1981

relatório 1982

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A.

S U M Á R I O

ORGANOGRAMA

APRESENTAÇÃO 5

ATIVIDADE COMERCIAL 17

OPERAÇÕES 25

ENGENHARIA 31

TRANSPORTE METROPOLITANO 37

PLANEJAMENTO 47

MATERIAL 51

PATRIMÔNIO 57

PESSOAL 63

ASPECTOS ECONÔMICO-FINANCEIROS 67

EMPRESAS CONTROLADAS

Rede Federal de Armazéns Gerais Ferroviários S.A.-AGEF 79

Empresa de Engenharia Ferroviária S.A.-ENGEFER 85

Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre S.A.-TRENSURB 91

ANEXOS

Demonstrações Financeiras I

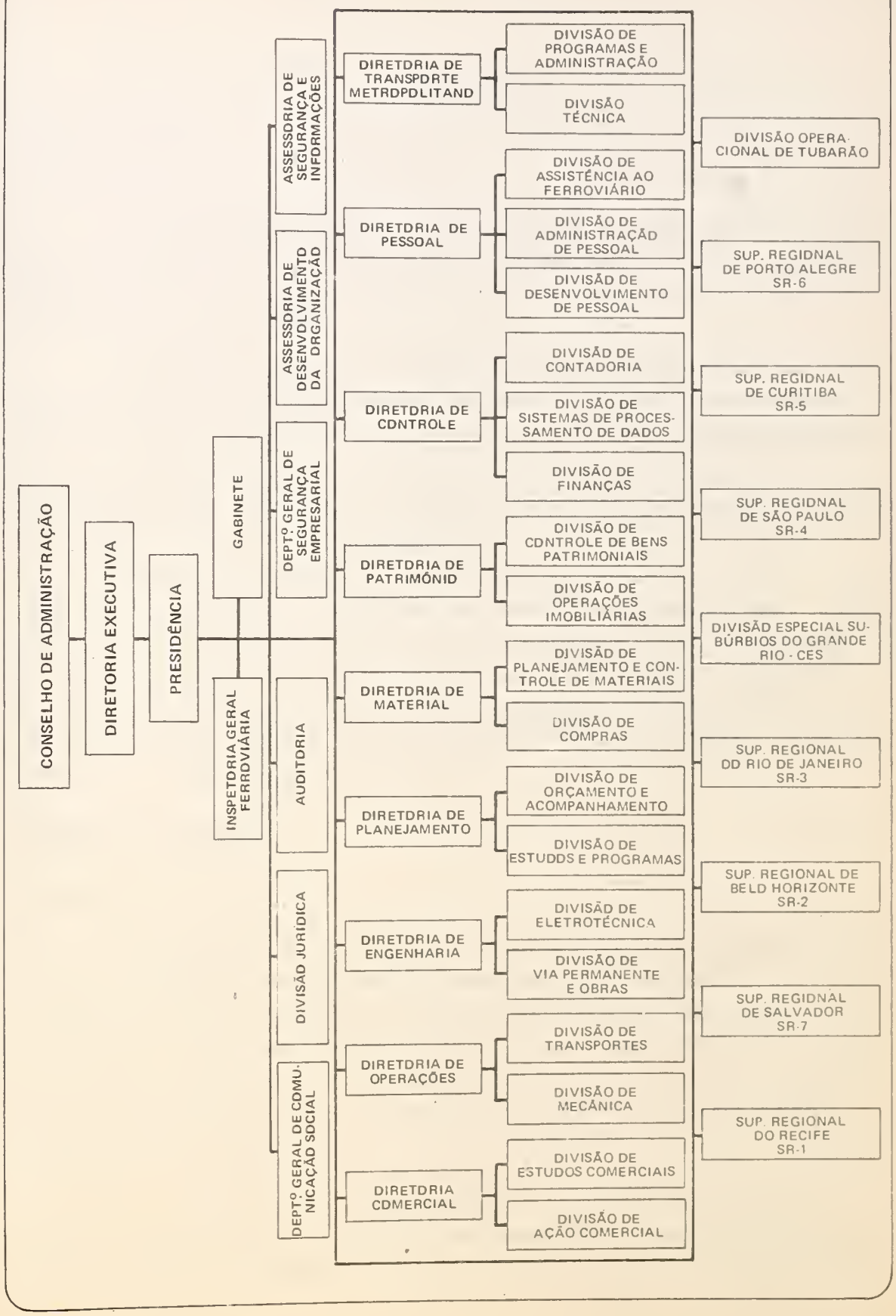
Notas Explicativas VIII

Parecer do Conselho Fiscal XXI

Parecer da Auditoria Externa XXIII

Resolução do Conselho de Administração XXV

373 7 6 83


CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO
DIRETORIA EXECUTIVA
PRESIDÊNCIA
GABINETE
INSPETORIA GERAL FERROVIÁRIA
ASSESSORIA DE SEGURANÇA E INFORMAÇÕES
ASSESSORIA DE DESENVOLVIMENTO DA ORGANIZAÇÃO
DEPTº GERAL DE SEGURANÇA EMPRESARIAL
AUDITORIA
DIVISÃO JURÍDICA
DEPTº GERAL DE COMUNICAÇÃO SOCIAL
DIRETORIA DE TRANSPORTE METROPOLITANO
DIVISÃO DE PROGRAMAS E ADMINISTRAÇÃO
DIVISÃO TÉCNICA
DIRETORIA DE PESSOAL
DIVISÃO DE ASSISTÊNCIA AO FERROVIÁRIO
DIVISÃO DE ADMINISTRAÇÃO DE PESSOAL
DIVISÃO DE DESENVOLVIMENTO DE PESSOAL
DIRETORIA DE CONTROLE
DIVISÃO DE CONTADORIA
DIVISÃO DE SISTEMAS DE PROCESSAMENTO DE DADOS
DIVISÃO DE FINANÇAS
DIRETORIA DE PATRIMÔNIO
DIVISÃO DE CONTROLE DE BENS PATRIMONIAIS
DIVISÃO DE OPERAÇÕES IMOBILIÁRIAS
DIRETORIA DE MATERIAL
DIVISÃO DE PLANEJAMENTO E CONTROLE DE MATERIAIS
DIVISÃO DE COMPRAS
DIRETORIA DE PLANEJAMENTO
DIVISÃO DE ORÇAMENTO E ACOMPANHAMENTO
DIVISÃO DE ESTUDOS E PROGRAMAS
DIRETORIA DE ENGENHARIA
DIVISÃO DE ELETROTÉCNICA
DIVISÃO DE VIA PERMANENTE E OBRAS
DIRETORIA DE OPERAÇÕES
DIVISÃO DE TRANSPORTES
DIVISÃO DE MECÂNICA
DIRETORIA COMERCIAL
DIVISÃO DE ESTUDOS COMERCIAIS
DIVISÃO DE AÇÃO COMERCIAL
DIVISÃO OPERACIONAL DE TUBARÃO
SUP. REGIONAL DE PORTO ALEGRE SR-6
SUP. REGIONAL DE CURITIBA SR-5
SUP. REGIONAL DE SÃO PAULO SR-4
DIVISÃO ESPECIAL SUBÚRBIOS DO GRANDE RIO - CES
SUP. REGIONAL DO RIO DE JANEIRO SR-3
SUP. REGIONAL DE BELO HORIZONTE SR-2
SUP. REGIONAL DE SALVADOR SR-7
SUP. REGIONAL DO RECIFE SR-1

APRESENTAÇÃO

SENHORES ACIONISTAS

A REDE FERROVIÁRIA FEDERAL SOCIEDADE ANÔNIMA, por sua Diretoria e em cumprimento às prescrições legais e estatutárias, submete à apreciação da Assembléia Geral o RELATÓRIO ANUAL de suas atividades, bem como as Demonstrações Financeiras, relativas ao exercício de 1982.

Os resultados operacionais alcançados podem ser considerados bons, levando-se em consideração a permanência das condições de retração de alguns setores básicos da economia, responsáveis por cerca de 50% do transporte realizado pela RFFSA.

Quanto aos resultados finais, observou-se o agravamento previsto ao fim do último exercício, função da continuidade de uma política de investimentos fundamentalmente apoiada em recursos de financiamento.

As informações relativas à situação econômico-financeira da RFFSA, apresentadas neste Relatório, foram retiradas do Balanço e dos Demonstrativos Financeiros. No que diz respeito aos demais aspectos, alguns dos dados apresentados são estimados, refletindo, no entanto, com nível de precisão adequado,o trabalho da Empresa em 1982. Assegura-se que a publicação dos dados definitivos no Anuário Estatístico da RFFSA, o que deverá ocorrer até abril próximo, não alterará significativamente os resultados aqui apresentados.

PRODUÇÃO DE TRANSPORTES

- Transporte de Carga

A produção de transporte de carga totalizou 31,6 bilhões de toneladas-quilômetro úteis (TKU). Este resultado,que representa um acréscimo de 1,6% em relação a 1981, significou, também, a retomada de um processo de crescimento que se interrompera naquele ano. Tal resultado é tanto mais significativo pois que persistiram, ao longo do exercício, os efeitos adversos provocados pela retração da atividade econômica, nacional e internacional, traduzidos por novas reduções de alguns fluxos de tráfego da maior expressão, notadamente os ligados à indústria siderúrgica (os produtos siderúrgicos, em particular, experimentaram um decréscimo de 13,3%). Considerando que esses transportes representaram cerca de 50% do total produzido pela RFFSA em 1982, o crescimento global observado deve ser creditado, sobretudo, aos esforços realizados no sentido de captar novas correntes de

tráfego e de manter, ou mesmo aumentar, o nível dos transportes tradicionais realizados, acompanhados de um forte empenho visando a melhoria dos índices operacionais. Os aumentos mais significativos, medidos em TKU, relacionaram-se com o transporte de derivados de petróleo (+ 9,8%), de produtos agrícolas, tais como o milho (+ 77,2%), soja (+ 14,9%) e açúcar (+ 11,0%), e de fertilizantes (+ 29,1%).

TABELA Nº 1

RFFSA - PRODUÇÃO DE TRANSPORTE DE CARGA

1977/82

EXERCÍCIO	TKU * (milhões)	VARIAÇÃO S/ANO ANTERIOR (%)
1977	25.332	+ 8,0
1978	25.202	-
1979	27.689	+ 9,9
1980	33.260	+ 20,1
1981	31.087	- 6,5
1982	31.596	+ 1,6

* Inclui mercadorias (cerca de 99,5%, em média, do total), bagagens e encomendas, e animais.

- Passageiros

No campo do transporte de passageiros de subúrbio, não se alterou a tendência de crescimento verificada nos últimos anos. O acréscimo em relação ao exercício anterior, no seu conjunto, foi de 3,7%. As regiões do Grande Rio e de São Paulo responderam por 92,8% do total de passageiros transportados (395 milhões), cumprindo assinalar, entretanto, os significativos aumentos ocorridos em outras Regiões Metropolitanas, em particular Fortaleza (+ 8,8%) e Recife (+ 34 5%), podendo-se prever, nessas e nas demais Regiões Metropolitanas, novos e expressivos aumentos, à medida que se completem os programas de modernização e/ou implantação de novas ferrovias suburbanas, no âmbito do Programa de Transportes Alternativos para Economia de Combustíveis.

Ainda nesta área e no sentido de agilizar os empreendimentos programados, foi criado e implementado o "Consórcio do Trem Metropolitano do Recife -

METROREC" (RFFSA/EBTU) para a "construção e exploração de serviço ferroviário urbano de transporte de pessoas na Região Metropolitana do Recife", de acordo com a autorização expressa na Portaria nº 418, de 11.06.82, do MT. Nos mesmos moldes, foi constituído o "Consórcio Metropolitano de Belo Horizonte-DEMETRO", cujo início de atividades, entretanto, só se deu em 01.01.83, quando entrou em vigor a Resolução da Diretoria da RFFSA que extinguiu a Divisão Especial de Transporte Ferroviário Metropolitano de Belo Horizonte-DEMETRO.

TABELA Nº 2

RFFSA - PASSAGEIROS TRANSPORTADOS PELOS SISTEMAS DE SUBÚRBIOS

1977/82

EXERCÍCIO	PASSAGEIROS * (milhares)	VARIAÇÃO S/ANO ANTERIOR
1977	288.764	+ 8,4
1978	324.332	+ 12,3
1979	332.267	+ 2,4
1980	366.869	+ 10,4
1981	380.591	+ 3,7
1982	394.507	+ 3,7

* Inclui passageiros não remunerados (cerca de 3% do total transportado)

No que diz respeito a passageiros de interior, foram transportados, durante o exercício, 14,3 milhões de passageiros, ou seja, 1,7% a menos do que o ano anterior, refletindo a continuidade da política da Empresa de não estimular esse tipo de serviço, mantendo-o ou reativando-o tão somente quando ele possa oferecer aos seus usuários, sem prejuízo de transportes prioritários de carga, as necessárias condições de segurança, conforto e confiabilidade.

PROGRAMA DE INVESTIMENTOS

As prioridades já definidas não foram alteradas no exercício. Os recursos aplicados totalizaram Cr$ 120,9 bilhões, traduzindo um acréscimo (nominal) de 42,1% em relação ao ano anterior ou, em termos reais, um decréscimo de 27,3%.

Os grandes destaques do Programa permaneceram os mesmos, a saber:

a) o programa de capacitação da malha de bitola larga para 100 milhões de toneladas/ano, na área do triângulo econômico Rio-Belo Horizonte - São Paulo, abrangendo:

- a construção da Ferrovia do Aço, no seu trecho prioritário (Jeceaba-Itutinga-Volta Redonda);
- as obras de melhoramentos da Linha do Centro (Barra do Piraí-Belo Horizonte), visando elevar sua capacidade até 45 milhões de toneladas/ano; e a
- a implantação dos sistemas integrados de eletrificação, sinalização e telecomunicações.

b) as obras de remodelação e modernização das linhas suburbanas existentes (Rio de Janeiro, São Paulo e Fortaleza) e as obras de modernização e/ou implantação de ferrovias metropolitanas (Recife, Salvador, Belo Horizonte e Porto Alegre).

c) a aquisição de material de transporte.

d) a modernização da malha de bitola métrica, em particular de suas rotas prioritárias.

A execução orçamentária desses itens é mostrada a seguir:

	Cr$ 10^9	%
- Sistema de Bitola Larga	50,2	41,5
. Ferrovia do Aço: infra e superestrutura e sistemas (aplicação pela ENGEFER)	41,2	34,1
. Linha do Centro	1,8	1,5
. Implantação dos Sistemas integrados de Sinalização, Eletrificação e Telecomunicações	6,2	5,1
. Outros	1,0	0,8
- Transportes Suburbanos	45,7	37,8
. Aquisição e Modernização de Trens-Unidade Elétricos	25,6	21,2
. Obras e Serviços	20,1	16,6
- Material de Transporte (locomotivas e vagões)	10,3	8,5
- Modernização da Malha Básica de Bitola Métrica	10,5	8,7
- Ligação Celso Bueno-Araguari	3,5	2,9
- Outros	0,7	0,6
TOTAL	120,9	100,0

A origem desses recursos foi a seguinte:

	Cr$ 10^9	%
Dotação Ordinária	11,1	9,2
Programa de Mobilização Energética ..	21,3	17,6
Financiamentos Internos	25,8	21,3
Financiamentos Externos	47,4	39,2
Outras Fontes	15,3	12,7
TOTAL	120,9	100,0

A discriminação acima mostra que 60,5% dos recursos provieram de financiamentos, internos e externos, que a RFFSA teve de tomar, superando, por larga margem, as próprias dotações do Tesouro que responderam por 26,8% desses recursos. Esses números ratificam a crescente participação de recursos de financiamento no Programa de Investimentos da RFFSA (em 1981, eles corresponderam a 46,3% dos recursos alocados), justificando, de forma inequívoca, a posição de crescente endividamento da Empresa.

A EVOLUÇÃO DA SITUAÇÃO ECONÔMICA E FINANCEIRA

Desde 1981, a RFFSA, consciente das dificuldades que iria enfrentar no campo econômico-financeiro ao longo dos próximos exercícios, causadas, principalmente, por fatores extrínsecos e fora do seu poder de atuação, vem intensificando sua política de contenção de despesas, racionalização de custos e aperfeiçoamento gerencial, visando minimizar os efeitos desfavoráveis previstos. Os resultados operacionais obtidos, descontados a Receita Complementar, a Depreciação e as Provisões, mostram que esse objetivo, em sua maior parte, foi novamente alcançado no exercício recém-findo. Entretanto, em que pesem os esforços empreendidos, certos fatos, alguns já observados em 1981, influenciaram negativamente o desempenho econômico e financeiro da Empresa em 1982. Entre eles merecem ser destacados:

a) a diferença verificada entre a correção monetária do balanço e a correção monetária e cambial dos contratos de empréstimos utilizados nos investimentos da Empresa, principal causa do substancial acréscimo havido no déficit do exercício, e que reflete o resultado da política governamental de investimentos para o setor ferroviário, baseada, primordialmente, no emprego de recursos de terceiros. Essa diferença, positiva no exercício de 1980, inverteu-se em 1981 e 1982, sendo que neste último ano com maior intensidade. Ela é função, de um lado, da to

mada de novos financiamentos e da capitalização dos encargos dos empréstimos internos, em razão da renegociação da dívida da RFFSA junto a instituições financeiras nacionais, acrescendo o saldo devedor desses empréstimos e, de outro lado, das depreciações incidentes sobre o ativo permanente, reduzindo-lhe o valor. Esse pronunciado desequilíbrio, previsto no Relatório do ano anterior, deverá agravar-se sobremodo no ano de 1983, uma vez que o saldo devedor (financiamentos atuais e aqueles previstos para o ano) deverá crescer cerca de 138% (valor nominal, em cruzeiros).

b) a menor participação de recursos da União (exclusive normalização) destinados à operação ferroviária (carga + passageiros de interior e subúrbios) perfazendo uma redução de Cr$ 17,5 bilhões (moeda de 82), ou seja, 53,9% a menos. Em decorrência, a Empresa apresentou um resultado operacional negativo, antes dos efeitos inflacionários, de Cr$ 4,2 bilhões, cabendo assinalar, entretanto, que este valor, cotejado com o valor anteriormente apontado (Cr$ 17,5 bilhões) reflete, em verdade, um ganho operacional, em relação a 1981, de Cr$ 13,3 bilhões.

c) os efeitos da política salarial em vigor. Em 1982, 82,8% da folha de pagamento corresponderam ao pessoal que percebe até 10 salários mínimos mensais, sendo que 19,5% estiveram incluídos na faixa salarial compreendida entre 1 e 3 salários mínimos (correção salarial acrescida de 10% do INPC).

d) os reajustes dos preços dos combustíveis. A despesa total da RFFSA com esse item teve um acréscimo de 90,5% em relação ao exercício anterior, apesar de ter havido um decréscimo de 1,3% no consumo de óleo diesel.

e) a persistência do processo inflacionário.

- Resultados do Exercício

As tabelas que se seguem mostram o resumo dos resultados do exercício, comparados com os obtidos em 1981, expressos em Cr$ (82) milhões. (para fins de atualização utilizou-se o Índice Geral de Preços-Coluna 2, da Revista Conjuntura Econômica da FGV).

Os valores indicados confirmam um bom desempenho da área operacional da Empresa, em contraposição ao resultado não operacional.

TABELA Nº 3

RFFSA - RESULTADO OPERACIONAL DOS TRANSPORTES

1982/81

Cr$ (82) 10^6

DISCRIMINAÇÃO	1982	1981	VARIAÇÃO (%)
Receitas Operacionais (1)	209.717	197.568	+ 6,2
Despesas Operacionais (2)	194.954	193.232	+ 0,9
Resultado Operacional dos Transportes	14.763	4.336	+240,5

(1) Exclusive Receita Complementar

(2) Exclusive Depreciação, Provisões para Devedores Duvidosos, Contingências Trabalhistas e Provisões para Férias.

TABELA Nº 4

RFFSA - RESULTADO NÃO OPERACIONAL

1982/81

Cr$ (82) 10^6

DISCRIMINAÇÃO	1982	1981	VARIAÇÃO (%)
Receitas Não Operacionais	5.785	13.038	- 55,6
Despesas Não Operacionais	3.639	5.803	- 37,3
Resultado Não Operacional	2.146	7.235	- 70,3
Efeitos Inflacionários (1)	(71.983)	(25.221)	+ 185,4
Resultado Não Operacional após os Efeitos Inflacionários	(69.837)	(17.986)	+ 288,3

(1) Variações entre as Correções Monetárias e Cambiais dos Contratos de Empréstimos e a Correção Monetária do Balanço.

- Evolução do Capital Social

No decorrer do exercício, o capital social da Empresa foi elevado três

vezes, passando de Cr$ 512,9 bilhões a Cr$ 1.065,3 bilhões. Este capital é representado por 156.128.110.766 ações nominativas, ordinárias e preferenciais, sem valor nominal. A União detém 98,77% do capital acionário, cabendo aos Estados e Municípios 0,98% e 0,25% respectivamente.

RECURSOS HUMANOS

Prosseguiram no exercício as atividades visando adequar e ajustar o contingente de pessoal às reais necessidades da Empresa. O efetivo de pessoal, em 31/12/82, situou-se em 84.632 empregados.

Foram treinados no período 25.742 empregados, tendo 779 aprendizes menores concluído seus cursos de aprendizagem industrial.

No campo da segurança do trabalho, o número de acidentes de trabalho caiu em 19% tendo o número de dias perdidos sido inferior em 21% ao registrado no ano anterior. Ao longo do exercício,foram distribuídos aos empregados da Empresa 293.000 equipamentos de proteção, dos quais 291.000 individuais. Paralelamente, foram distribuídos 81.000 uniformes de trabalho.

No setor de saúde, foram realizados 529.000 atendimentos a empregados e seus dependentes.

- Fundação Rede Ferroviária de Seguridade Social - REFER

O número de participantes da REFER, ativos e assistidos por aposentadoria, situou-se, em 31/12/82, em 76.052. Durante o exercício, foram prestados 16.056 benefícios e auxílios, dos quais 2.406 relativos a aposentadorias e pensões, num valor global de Cr$ 2,2 bilhões. Cabe assinalar, também, a ação da REFER no campo imobiliário, em base a Convênio assinado com a RFFSA regulando a alienação de imóveis de propriedade da RFFSA, preferencialmente a seus empregados ou atuais ocupantes, atuando a REFER como Agente Promotora credenciada pelo BNH, e a alienação de imóveis da RFFSA à REFER, destinados à construção de núcleos residenciais, para venda, preferencialmente,a seu empregados,ou a outros empreendimentos imobiliários a critério da Fundação. Em conseqüência, foi autorizada a alienação de imóveis, integrantes de três vilas ferroviárias, localizadas em Jaboatão (PE), Nova Iguaçu (RJ) e Bauru (SP), num total de 332 unidades, assim como a alienação de imóveis (terrenos), destinados à construção de três novos conjuntos habitacionais em Betim (MG), Divinópolis (MG) e Bauru (SP), que irão abrigar uma população superior a 18.000 pessoas.

EMPRESAS CONTROLADAS

As empresas controladas apresentaram um bom desempenho, nas suas respectivas áreas de atuação.

- Rede Federal de Armazéns Gerais Ferroviários S.A. - AGEF

A AGEF apresentou um saldo positivo, tanto em termos operacionais quanto financeiros, tendo encerrado o exercício com um lucro líquido de Cr$ 66,4 milhões.

No campo operacional, a Empresa expandiu e diversificou suas atividades e com a criação do Escritório Regional da Bahia passou a participar de todas as Superintendências Regionais da RFFSA.

A movimentação total de mercadorias em seus armazéns convencionais e terminais graneleiros atingiu 3,7 milhões de toneladas, ou seja, 18,6% a mais do que no ano anterior. No que diz respeito à participação ferroviária, essa também aumentou tendo sido utilizados 67.175 vagões (incremento de 38%).

O capital social da AGEF, do qual a RFFSA participa com 99,9% é de Cr$ 1.263,6 milhões, representado por 428.524.022 ações ordinárias nominativas, sem valor nominal.

- Empresa de Engenharia Ferroviária - ENGEFER

Em que pese a redução dos investimentos, reflexo das dificuldades financeiras enfrentadas pelo País, mesmo assim pôde a Empresa desincumbir-se a contento das missões que lhe foram confiadas.

Na Ferrovia do Aço, principal empreendimento a cargo da ENGEFER, ficaram concluídos cerca de 95% da infra-estrutura. Do conjunto de obras realizadas, cabe destacar o término do vazamento do "Tunelão", na Serra da Mantiqueira, com 8.645 m de extensão, que passa a ser o túnel ferroviário mais longo da América do Sul. Os trabalhos de lançamento da superestrutura deverão ter início em 1983. Foram concluídas as obras de construção da Ligação Araguari-Celso Bueno, dando condições para o início das operações, deixando-se para 1983 a execução de alguns serviços complementares. No que diz respeito às Ferrovias do Carvão, todos os projetos a cargo da ENGEFER foram concluídos. Cabe ressaltar, finalmente, a atuação da Empresa no exterior, no Paraguai e em Moçambique, traduzida nos estudos para a Ligação Ferroviária Asunción-Salto del Guayrá, cujo Anteprojeto de Engenharia, em edição final, foi entregue ao Governo Paraguaio em agosto/82,

e nos estudos de engenharia, em base a convênio firmado com o GEIPOT, para a definição das alternativas ferroviárias de escoamento do carvão na região oeste de Moçambique.

O capital social da ENGEFER, do qual a RFFSA participa com 99,9% é de Cr$ 450 milhões, representado por 50 milhões de ações ordinárias nominativas, sem valor nominal.

- Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre S.A. - TRENSURB

Tiveram prosseguimento no exercício as atividades relacionadas com a execução das obras e serviços previstos para a implementação da primeira etapa (Porto Alegre-Sapucaia do Sul) do projeto de implantação de um serviço de trens urbanos na Região Metropolitana de Porto Alegre, ligando esta última cidade a Novo Hamburgo.

Ao final do exercício, a execução física acumulada da infra-estrutura era a seguinte, em termos percentuais: Estações (39,7%); Obras de Arte Especiais (76,9%) e Estrutura da Via (39,2%). No que diz respeito à superestrutura, foi concluída a aquisição de trilhos e acessórios, enquanto prossegue a fabricação dos dormentes. Quanto a sistemas (eletrificação, sinalização e telecomunicações), estão em andamento, em diferentes estágios de execução, as ações para a sua implementação, destacando-se, no exercício, a concretização da concorrência relativa à aquisição de 25 trens-unidades elétricos.

O capital social da TRENSURB foi elevado, no decorrer do exercício para Cr$ 11.977,3 milhões, representado por 11.977.256.919 ações ordinárias nominativas, sem valor nominal, passando a RFFSA a deter 55,4% do capital acionário.

SITUAÇÃO ATUAL: PERSPECTIVAS

Não se confirmaram as expectativas de uma plena reativação da atividade econômica no exercício e, em decorrência, de uma recuperação e retomada do ritmo de crescimento do setor de transportes. Apesar disso, pôde a RFFSA alcançar resultados favoráveis, ainda que modestos, sempre perseguindo o aumento de sua participação como empresa no mercado de transportes, sem deixar de atender aos objetivos maiores do Governo no campo sócio-econômico.

Por outro lado, ao completar 25 anos de atividades, considera a RFFSA que essa data marca também o encerramento de um ciclo em sua existência,e que novas definições e atitudes se fazem agora necessárias para melhor situá-la no quadro de mudanças estruturais por que estão passando as economias do país e do mundo. Tal

preocupação, de resto, é compartilhada com as principais organizações ferroviárias internacionais, muitas delas engajadas em estudos visando essa adequação.

Nesse sentido, contemplando horizontes mais distantes, a RFFSA vem participando do denominado Projeto Ferroviário, que visa transformá-la numa organização capaz de:

- atuar sem subsídios, em livre concorrência, no mercado de transporte de carga; e
- participar, de forma mais eficaz, na melhoria da condição de vida das populações das Regiões Metropolitanas.

Esse Projeto deverá desenvolver-se em diversos planos: institucional, financeiro, operacional, tecnológico e organizacional, transcendendo a mera elaboração de mais um plano de investimentos ou de uma simples reorganização da Empresa. Ocupam-se atualmente do Projeto, a nível formal, além da própria RFFSA, uma Comissão Interministerial (MT, MF e SEPLAN), especialmente formada para o equacionamento das questões envolvidas, Instituições Financeiras interessadas (BNDES e BIRD), o GEIPOT e a ENGEFER, estes dois últimos encarregados da elaboração do assim denominado "Projetão", onde são propostos investimentos-desinvestimentos na malha de bitola métrica da RFFSA.

As ações resultantes do Projeto Ferroviário deverão desenvolver-se a partir de meados de 1983, esperando-se, entre outras, a adoção de medidas de ordem financeira e institucional para fazer face ao crescente problema do serviço da dívida, função dos compromissos financeiros que a Empresa teve de assumir nesses últimos anos, inclusive para "rolar" a dívida existente. Esse problema, caso não seja equacionado e resolvido, virá comprometer os esforços que a RFFSA vem envidando no sentido do aperfeiçoamento de seus métodos gerenciais, da racionalização de suas operações e da diminuição de seus custos de produção. Da mesma forma, estarão comprometidas a recuperação e conservação de sua malha básica, responsável por cerca de 90% do tráfego atual.

CONCLUSÃO

A Diretoria da RFFSA, neste momento decisivo de sua existência, reafirma sua confiança nos destinos da Empresa, certa do apoio das autoridades governamentais e da continuidade da colaboração, nunca desmentida, de todos os ferroviários que a integram.

Ao encerrar o presente Relatório, a Diretoria manifesta o seu agradecimento aos Senhores Membros do Conselho de Administração pelo apoio prestado, aos Senhores Acionistas, pela confiança na Administração, e a todos os seus empregados e os das Controladas pelo empenho e dedicação demonstrados.

Rio de Janeiro, 17 de março de 1983

Presidente
Engº CARLOS ALOYSIO WEBER

Diretores
Engº Alfredo Aroldo Simon
Engº Américo Maia Vasconcelos Neto
Econ. Augusto José Braga de Andrade
Engº Fernando Limeira de França
Engº Heinz Manfred Herz
Técn.Adm. Hélio Duarte do Nascimento
Engº Mauro Rolf Fernandes Knudsen
Engº Paulo Marcos Mazoni Andrade
Engº René Fernandes Schoppa

ATIVIDADE COMERCIAL

GENERALIDADES

No transcorrer do ano de 1982, a área Comercial deu continuidade às ações iniciadas no exercício anterior, com vistas a colocar a comercialização dos transportes em níveis compatíveis com a conjuntura de mercado e com o panorama econômico nacional.

Procurou-se manter cada vez mais estreito o relacionamento com os clientes, a fim de conciliar os interesses recíprocos no deslocamento de suas cargas.

Para tanto, consolidaram-se as Gerências de Produtos que vêm tendo uma eficaz atuação para a consecução desses objetivos.

Paralelamente, desenvolveram-se os trabalhos relativos ao Estudo da Demanda de Transporte Ferroviário, instrumento que permite à área Comercial detectar o mercado, mediante pesquisa junto aos principais clientes e através dos órgãos que os congregam.

Deve-se ressaltar que apesar da retração dos mercados, interno e externo, a RFFSA experimentou um crescimento real da receita da ordem de 10%. Entre os principais fatores que possibilitaram esse resultado destacaram-se: a efetiva utilização do processamento de dados, através do terminal de computador instalado na Diretoria Comercial no exercício anterior, possibilitando uma ação mais tempestiva, e a permanente atuação junto ao Conselho Interministerial de Preços-CIP, no sentido de fazer com que os reajustes tarifários acompanhassem os índices de desvalorização da moeda.

O SIGEPRO - Sistema Gerencial de Produção, que visa o acompanhamento físico e financeiro dos transportes realizados, teve sua implantação consolidada, dando maior suporte técnico às decisões de natureza comercial.

Foi, ainda, sensivelmente ampliado o apoio operacional da AGEF, em muito contribuindo para a comercialização dos transportes, com uma atuação destacada nos serviços de ponta.

Os resultados obtidos no exercício, finalmente, refletiram a crescente integração da área Comercial e, também, dessa área com as demais áreas da Empresa.

TRANSPORTE REALIZADO

Em 1982, a RFFSA transportou:

. mercadorias, num total de 69,4 milhões de toneladas, proporcionando a produção de 31,6 bilhões de toneladas-quilômetro, representando acréscimos de 2,3% e 1,6%, respectivamente, em relação aos resultados alcançados em 1981.

. passageiros de interior, num total de 14,3 milhões de passageiros, resultando na realização de um trabalho de 1,6 bilhões de passageiros-quilômetro, refletindo decréscimos de 1,7% e 7,4%, respectivamente, sobre os resultados obtidos em 1981.

. passageiros de subúrbio, num total de 383,3 milhões de passageiros, significando um acréscimo de 3,9% sobre o transporte realizado em 1981 (passageiros remunerados).

TRANSPORTE DE MERCADORIAS

Os resultados do transporte de mercadorias, destacando as principais, em termos de carregamento (toneladas) e trabalho produzido (toneladas quilômetro úteis), são apresentados nas tabelas que se seguem, confrontados com os resultados alcançados no exercício anterior:

Em milhares de toneladas

MERCADORIAS	1981	1982	VARIAÇÃO (%)
Minério de Ferro	18.533	18.472	- 0,3
Carvão Mineral	8.950	8.859	- 1,0
Derivados de Petróleo	6.677	6.148	- 7,9
Produtos Siderúrgicos	5.439	4.495	- 17,4
Cimento	4.469	4.504	+ 0,7
Forragens (Farelos)	3.803	3.874	+ 1,9
Calcário	3.619	3.693	+ 2,0
Adubos	2.345	2.593	+ 10,6
Trigo	2.417	1.895	- 21,6
Soja	1.850	1.742	- 5,8
Açúcar	1.536	1.760	+ 14,6
Milho	744	1.119	+ 50,4
Ferro Gusa	783	735	- 6,1
Minérios Diversos	275	578	+102,6
Outras	6.330	8.909	+ 40,7
TOTAL	67.771	69.356	+ 2,3

Em milhares de toneladas-quilômetro úteis

MERCADORIAS	1981	1982	VARIAÇÃO (%)
Minério de Ferro	11.544	11.324	- 1,9
Derivados de Petróleo	3.398	3.730	+ 9,8
Cimento	3.311	3.220	- 2,7
Produtos Siderúrgicos	2.265	1.963	- 13,3
Forragens (Farelos)	1.504	1.412	- 6,1
Carvão Mineral	1.314	1.212	- 7,8
Soja	968	1.111	+ 14,8
Adubos	726	937	+ 29,1
Calcário	951	890	- 6,4
Trigo	852	771	- 9,5
Milho	356	631	+ 77,2
Açúcar	479	532	+ 11,1
Ferro Gusa	314	228	- 27,4
Minérios Diversos	133	219	+ 64,7
Outras	2.933	3.370	+ 14,9
TOTAL	31.048	31.550	+ 1,6

A composição percentual desse transporte, em termos de carga e de receita, por Gerência de Produtos, foi a seguinte:

GERÊNCIA	CARGA (TKU) %	RECEITA %
Siderurgia	46	36
Energia	13	22
Construção Civil	14	15
Agricultura	27	27

- Principais Clientes

Conforme procedido em anos anteriores, foram relacionados, no exercício, vinte e três principais clientes da RFFSA, adotado o critério de relevância de seus fluxos de transportes, visando um atendimento mais direto e efetivo desses usuários que, juntos, responderam por cerca de 69% da tonelagem de carga transportada e por cerca de 69% da receita total de mercadorias no exercício.

A representatividade desses clientes, grupados por Gerência de Produtos, pode ser verificada através da tabela que se segue, onde estão indicadas as toneladas movimentadas, o trabalho realizado e a receita gerada.

CLIENTES	PRINCIPAIS PRODUTOS	CARREGAMENTO (10^3)	PRODUÇÃO 10^6 TKU	RECEITA Cr$ 10^6
Gerência de Siderurgia		31.266	13.419	43.130
Minerações Brasileiras Reunidas-MBR	Minério de Ferro	11.579	7.396	13.629
Cia.Siderúgica Nacional-CSN	Prod.e Ins.Sid.	9.188	2.684	13.439
Cia.Siderúrgica Paulista-COSIPA	" " "	5.250	1.904	8.062
Usinas Siderurg.de Minas Gerais-USIMINAS	" " "	4.189	1.017	5.369
Cia.Siderúgica Belgo Mineira	" " "	911	217	1.279
PETROBRÁS-Petróleo Brasileiro S.A.	Tubos	149	201	1.352
Gerência de Energia		8.271	4.056	26.133
Petrobrás Distribuidora S.A.	Der.Petróleo/Álcool	2.330	1.220	7.910
Shell do Brasil S.A.	" " "	960	579	3.849
Esso Brasileira de Petróleo	" " "	817	479	3.169
Petróleo Ipiranga	" " "	1.016	555	3.853
Texaco do Brasil S.A.	" " "	703	408	2.813
Cia.Atlantic de Petróleo	" " "	632	335	2.272
Cia. Aux.de Empresas Elétricas Brasileiras-CAEEB	Carvão Mineral	1.813	480	2.267
Gerência de Construção Civil		3.821	2.642	8.368
Cia.de Materiais Sulfuroso-MATSULFUR	Cimento e Insumos	716	819	2.335
Cimento Tupi S.A.	" "	855	333	1.131
Cimento Nacional Minas S.A.-CIMINAS	" "	643	522	1.353
Grupo Paraíso	" "	513	255	922
Soc.Empreend.Ind.Com.e Mineração S.A. SOEICOM	" "	532	442	1.273
Itaipu Binacional	Cimento,Ferro,Cinzas	137	126	653
Ind.Klabin do Paraná de Celulose S.A.	Papel,Madeira,Outros	425	145	701
Gerência de Agricultura		4.535	1.702	7.870
Deptº de Comercialização do Trigo (B. do Brasil)-CTRIN	Agric.e Agro.Ind.	2.041	756	2.930
Comissão de Financiamento da Produção-CFP	" "	1.193	685	3.385
Instituto do Açúcar e do Álcool-IAA	" "	1.301	261	1.555
	SOMA (1)	47.893	21.819	85.501
	OUTROS (2)	21.463	9.731	39.133
	TOTAL RFFSA (3)	69.356	31.550	124.634
	(1)/(3) (%)	69,1	69,2	68,8

- Transporte Intermodal

O transporte intermodal atingiu 4.571.200 toneladas, representando 6,6% do volume total de mercadorias transportadas pela RFFSA. Este resultado, comparado com o obtido em 1981, indica que houve um acréscimo de 14,0%.

A mercadoria mais significativa neste tipo de transporte foram os produtos siderúrgicos, responsáveis por cerca de 42% do total transportado; outros 15% corresponderam à movimentação de grãos agrícolas para a CFP. O modo de transporte mais utilizado nesta complementação foi o rodoviário, tanto através de veículos da frota própria da RFFSA quanto de veículos de empresas particulares contratadas.

. "Containers"

Foram movimentados no período 7.276 "containers" convencionais (20 e 40 pés), representando um acréscimo de 235,9% sobre o ano anterior.

Foram ainda movimentados 40.894 "containers" flexíveis (cimento), desde Barroso, Goiânia e Costa Pinto até Maringá, destinados a Itaipu.

- Transporte Internacional

Este tráfego foi realizado com a Argentina, Bolívia, Uruguai e Paraguai.

No sentido de importação, foram significativos os seguintes produtos:

. soja, borax e minérios diversos, da Argentina;
. gás, madeira e algodão, da Bolívia;
. cevada, do Uruguai;
. soja, do Paraguai.

No sentido de exportação, destacaram-se as seguintes mercadorias:

. madeira, fertilizantes, papel e papelão, para a Argentina;
. produtos siderúrgicos, papel, papelão e material de construção para a Bolívia;
. erva-mate, madeira e lã, para o Uruguai.

O quadro seguinte mostra a movimentação de produtos importados e exportados por via ferroviária:

10^3 t.

PAÍSES	IMPORTAÇÃO			EXPORTAÇÃO			TOTAL: IMP. + EXP.		
	1981	1982	%	1981	1982	%	1981	1982	%
Argentina	96	82	- 14,6	37	35	- 5,4	133	117	- 12,0
Bolívia	44	46	+ 4,5	151	48	- 68,2	195	94	- 51,8
Uruguai	29	21	- 27,6	9	3	- 66,7	38	24	- 36,8
Paraguai	14	75	+435,7	-	-	-	14	75	+435,7
TOTAL	183	224	+ 23,0	197	86	- 56,3	380	310	- 18,4

TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

- Passageiros de Interior

Este transporte voltou a apresentar a tendência já observada anteriormente, mostrando em seus resultados decréscimos em relação ao ano anterior, conforme se mostra a seguir:

	1981	1982	VARIAÇÃO (%)
Passageiros (10^3)	14.542	14.300	- 1,7
Passageiros-quilômetro (10^6)	1.722	1.595	- 7,4

- Passageiros de Subúrbio

Foram transportados 383,3 milhões de passageiros (passageiros remunerados) representando um incremento de 3,9% em relação ao transporte realizado em 1981, cabendo às regiões metropolitanas do Rio de Janeiro e de São Paulo a maior participação nesse transporte (cerca de 93%).

Em termos de crescimento, os transportes suburbanos que mais evoluíram, em relação ao exercício anterior, foram novamente os de Juiz de Fora e o do Recife, uma vez que apresentaram, respectivamente, taxas de incremento de 136,4% e 39,3%.

TARIFAS

Nenhuma alteração foi introduzida no processo de tarifação, manten

do-se o mesmo idêntico ao do ano anterior.

Os reajustamentos tarifários continuaram a ser controlados pelo Conselho Interministerial de Preços - CIP, o qual procurou conciliar as solicitações da RFFSA com os interesses governamentais na autorização de alterações periódicas.

De acordo com essas condicionantes, a evolução tarifária, no ano de 1982, foi a seguinte:

DISCRIMINAÇÃO	REAJUSTES PARCIAIS (%)			
	01/01/82	01/04/82	05/07/82	09/10/82
Mercadorias	28,5	10,0	27,5	10,0
Bagagens e Encomendas	28,5	10,0	27,5	10,0
Animais	28,5	10,0	27,5	10,0
Passageiros de Longo Percurso	48,0	10,0	30,0	10,0

Em 01/01/82 o aumento relativo a Carvão Mineral, Derivados de Petróleo e Álcool foi de 32% e o relativo a Adubos, Fosfatos e Produtos Siderúrgicos foi de 25%.

Em 05/07/82 o aumento relativo a Adubos, Fosfatos e Produtos Siderúrgicos foi de 25% e Carvão Mineral, Derivados de Petróleo e Álcool foi de 30%.

Relativamente aos transportes em trens suburbanos do Grande Rio e do Grande São Paulo, os reajustes dos preços de passagens, em 1982, foram os seguintes:

Em 15/05/82 - De Cr$ 12,00 para Cr$ 17,00

Em 27/11/82 - De Cr$ 17,00 para Cr$ 23,00

RECEITAS PRODUZIDAS

As receitas produzidas pela RFFSA, em 1982, estão apresentadas no quadro a seguir:

DISCRIMINAÇÃO	RECEITA Cr$ 10^6	PARTICIPAÇÃO %
Receita dos Transportes	141.820	96,3
- Carga Geral	124.978	84,9
. Mercadorias	124.634	
. Bagagens, Encom.,Animais	344	
- Passageiros	9.697	6,6
. Interior	3.595	2,4
. Subúrbios	6.102	4,2
- Outras	7.145	4,8
Receitas Diversas	5.373	3,7
Receita Total	147.193	100,0

OPERAÇÕES

GENERALIDADES

A operação ferroviária, no ano de 1982, sofreu os efeitos da retração da atividade econômica, com redução de alguns de seus fluxos de tráfego de maior expressão, sobretudo os da área siderúrgica, compensados, em parte, pela movimentação de outros produtos, principalmente os dos setores agrícola e energético.

Em conseqüência, algumas linhas foram parcialmente operadas com ociosidade, notadamente na malha de bitola larga. Por sua vez, o tráfego na bitola estreita registrou incremento da ordem de 4,5%, aumentando sua participação no transporte total da RFFSA em 2% (48% em 1981, contra 50% em 1982).

Expresso em toneladas quilômetro úteis, o transporte de mercadorias acusou incremento de 1,6% em relação a 1981, sem oscilações apreciáveis e em função, principalmente, da intensificação do tráfego nas áreas de influência das Superintendências Regionais do Recife, de Belo Horizonte e Curitiba. Na área abrangida pela Superintendência Regional de Porto Alegre, entretanto, o aumento de transporte ficou aquém do esperado, em conseqüência da frustração de algumas safras agrícolas, particularmente de trigo.

Nas regiões mais industrializadas, servidas pelas Superintendências Regionais do Rio de Janeiro e de São Paulo, observaram-se diminuições de alguns fluxos de transporte, em decorrência não só do decréscimo da demanda de transporte de minério de ferro, mas também devido ao menor ritmo da produção industrial.

Apesar da elevação moderada na produção de transportes, verificou-se a melhoria de alguns indicadores do rendimento operacional. Assim, entre 1981 e 1982, a carga média por vagão evoluiu de 30,1 a 30,7 toneladas, em razão do melhor aproveitamento e maior capacidade dos vagões. Por sua vez, a tonelagem média dos trens de carga cresceu de 906 a 940 toneladas, devido à política que vem sendo adotada no sentido de formar trens mais longos, com tração múltipla, visando a redução dos custos operacionais.

Os indicadores a seguir apresentados, abrangendo vários aspectos da atividade operacional, possibilitam avaliar a evolução ocorrida, cabendo assinalar que o menor desempenho das locomotivas, em relação ao ano anterior, resultou do recebimento de 92 novas unidades, muitas das quais entraram em tráfego no segundo semestre, acarretando algumas distorções nos índices relacionados.

DISCRIMINAÇÃO	UNIDADE	1981	1982	VARIAÇÃO (%)
Locomotivas				
Taxa de disponibilidade	%	78	77	- 1,3
Produtividade	10^3 TKB/loco	3.313	3.288	- 0,8
Percurso médio anual	Km	57.300	55.992	- 2,3
Consumo	1/10^3 TKB	6,91	6,63	- 4,1
Vagões				
Taxa de disponibilidade	%	92	92	-
Produtividade	10^3 TKU/Vagão	774	800	+ 3,4
Percurso médio diário	Km	90	91	+ 1,1
Rotação média	Dias	7,9	8,0	+ 1,3
Número de carregamentos	Milhares	1.521	1.569	+ 3,2
Relação TKB/TKU	-	1,8	1,7	- 5,5

Cabe ainda destacar que o desempenho operacional, juntamente com as medidas gerenciais adotadas pela Campanha de Economia de Combustíveis, instituída em dezembro de 1980, traduziram-se,mais uma vez, na redução do consumo de óleo diesel devendo ser assinalado que no período 79/82 essa redução, expressa em litros por tonelada quilômetro útil,foi de 22,3%.

Na área de mecânica não foi possível superar o atraso nas revisões das locomotivas, apesar da redução verificada no decorrer do ano. A principal causa dessa anomalia reside, em parte, na falta de peças e componentes, sobretudo importados, cumprindo salientar que no caso das Superintendências Regionais de Porto Alegre e de Salvador decorreu também de deficiências das oficinas de Diretor Pestana e Iaçu, deficiências essas já em vias de superação. Em que pese o aumento do índice de nacionalização de sobressalentes, cujo programa recebe apoio técnico da RFFSA, ainda não foram atingidas as metas esperadas, com reflexos nos índices de imobilização das unidades motrizes.

Prosseguiram as obras de melhoramentos previstas no Plano de Consolidação de Oficinas, que tem por objetivo concentrar as operações de manutenção em número limitado de instalações, resultando, em conseqüência, não só uma maior utilização das máquinas operatrizes, como um melhor controle do padrão de qualidade dos serviços realizados. Executaram-se obras em 12 unidades, das quais 5 também foram beneficiadas pelo "Plano de Otimização Ergonômica".

Objetivando o aperfeiçoamento operacional, foram ampliados e melhorados 60 pátios e terminais, tendo sido realizadas obras de diferente natureza, como sejam: construção de novas linhas, alongamentos dos feixes, iluminação e instalações para pesagem, acessos para integração intermodal, reformas de agências e armazéns. Em razão das providências adotadas, e da aquisição de 328 transceptores portáteis para orientar os serviços de manobras, registrou-se um aumento de 7% na tonelagem movimentada pelos principais pátios, em relação a 1981.

Quanto aos acidentes de tráfego, seu número praticamente não registrou variação relativamente a 1981. A via permanente (36%), pessoal (12%), material rodante (10%) e material de tração (2%) foram as principais causas de tais ocorrências. As maiores interrupções das linhas verificaram-se na Superintendência Regional de Salvador, que respondeu por 34% das horas de paralisação do tráfego.

- Gerenciamento Operacional

Outro projeto desenvolvido, cuja implantação deverá ser iniciada em 1983, foi o Sistema de Gerenciamento Operacional - Projeto SIGO - tendo por finalidade obter, em tempo hábil, informações que permitam aos dirigentes, ou aos organismos de controle, a avaliação quantitativa dos diferentes fatores que intervêm na operação ferroviária, de modo a torná-la mais eficaz, minimizando-lhe o custo. Foram definidas as diretrizes gerais, fixada a estrutura do sistema e estabelecidos os suportes iniciais das informações, assim como os meios de transmissão dos dados e informações, de forma confiável, segura, ordenada e em tempo real, a fim de possibilitar meios para ações gerenciais mais efetivas e oportunas.

O sistema será implantado sob a forma modular, sendo o primeiro módulo o relativo ao material rodante, seguido dos módulos trens, manutenção, pátios e terminais, controle de processos e integrador. Visa-se no primeiro módulo a eliminação de substancial número de livros de registro, impressos em geral e documentos outros atualmente usados em estações e demais órgãos de operação, substituindo-os por informações obtidas em tela nos terminais dos computadores, distribuídos estrategicamente nos órgãos operacionais. Um pequeno número de impressos, criados para padronizar o fornecimento de dados operacionais, completará a tarefa de desburocratização e modernização da gerência operacional.

TRANSPORTES

Com vistas à melhoria operacional, a área de transportes promoveu várias

medidas, dentre as quais se salientaram:

- a elaboração e acompanhamento da execução do Plano de Transportes das Superintendências de Produção e Divisões Operacionais;
- o remanejamento, entre Superintendências Regionais, da frota de locomotivas e vagões, com base no desempenho e necessidade de cada uma delas, obedecendo às diretrizes gerais do Plano de Transportes, além do atendimento dos picos sazonais de algumas cargas;
- o planejamento e desenvolvimento de esquemas operacionais para o transporte de álcool, derivados de petróleo, insumos e produtos siderúrgicos, produtos agrícolas e da construção civil;
- a coordenação de trabalhos com vistas à conceituação geral de pátios e terminais de carga do Rio de Janeiro, Belo Horizonte e São Paulo;
- a elaboração de estudos relativos à distância de frenagem para o projeto de sinalização do trecho Saudade-Guaíba;
- os estudos de alternativas de demanda do transporte do sistema cremalheira da serra de Santos;
- a elaboração de programa de investimentos em pátios e terminais incluindo aquisição de equipamento e realização de obras;
- a análise da capacidade de vazão da ligação Norte-Sul (trecho Mapele-Sete Lagoas) e desenvolvimento de estudos para o programa plurianual de investimentos no Tronco Sul e na malha de Tubarão;
- a participação nos estudos elaborados pelo Grupo de Trabalho Interministerial, com vistas ao abastecimento das Usinas Siderúrgicas do Grupo Siderbrás;
- o acompanhamento dos projetos conceituais e básicos do complexo de Jeceaba;
- a atualização e divulgação dos horários de trens de passageiros de interior;
- a coordenação dos trabalhos da Comissão Central de Segurança do Pessoal do Tráfego e participação na Campanha para Redução de Acidentes de Tráfego; e
- o cadastramento do material de tração e rodante da RFFSA.

MECÂNICA

Dentre as atividades desenvolvidas por esta área, cabe destacar:

- o acompanhamento das obras de melhoramento e aquisição de equipamentos para as oficinas de Demosthenes Rockert (CE), Edgard Werneck (PE), Divinópolis (MG), Araguari (MG), Praia Formosa (RJ), Curitiba (PR), Diretor Pestana (RS), Santa Maria (RS), Arlindo Luz (BA) e Oswaldo Rios (BA), assim como dos postos de manutenção de Divinópolis (MG), Uvaranas (PR) e Iaçu (BA);
- o acompanhamento da fabricação, recebimentos e testes de novas locomotivas;
- o prosseguimento do programa de modernização e adaptação da frota de vagões;
- o estudo, juntamente com o Peltrec e Engefer, visando o projeto e construção das instalações mecânicas a serem implantadas no pátio de Jeceaba, a fim de atender à Ferrovia do Aço;
- o apoio técnico ao desenvolvimento do programa de nacionalização de peças e componentes de locomotivas;
- a participação na elaboração do Plano Diretor da futura Oficina de Pinheiral, para atender ao material rodante da malha de 1,60m;
- os estudos para modernização da frota de carros de passageiros, padronização e modernização do equipamento de freio do material rodante;
- a inspeção, em empresas fabricantes de material ferroviário, dos protótipos de vagões fechados, com determinação da timoneria de freio padrão para a série de vagões; e
- a recuperação e aproveitamento de materiais de freio para aplicação em vagões novos e modernizáveis.

ESTAÇÕES - PARADAS - POSTOS

Foram as seguintes as alterações havidas no funcionamento de estações, paradas e postos telefônicos:

- 1 estação fechada, 1 reaberta como posto telegráfico, 1 transformada em parada, 1 transformada em posto telegráfico e 58 transformadas em postos telefônicos;

- 3 paradas abertas;
- 1 posto telegráfico novo e 2 postos telegráficos transformados em paradas.

FROTA

A frota da RFFSA, existente em 31/12/82, era a seguinte:

Locomotivas Diesel-Elétricas	1.629
Locomotivas Elétricas	51
Locomotivas a Vapor	59
Carros motores elétricos	18
Trens Unidade Diesel	12
Trens Unidade Elétricos	478
Automotrizes	27
Carros de Passageiros (1)	921
Vagões (2)	46.697

(1) Exclui carros restaurantes, correios, bagagens e outros.

(2) Inclui 3.117 vagões particulares.

O Material Rodante recebido e incorporado à frota foi o seguinte:

Locomotivas Diesel-Elétricas	92
Locomotivas a vapor (3)	1
Vagões	450

(3) Locomotiva reincorporada ao patrimônio-Superintendência Regional-Rio de Janeiro.

No mesmo período foi baixado o seguinte material:

Locomotivas Diesel-Elétricas	17
Locomotivas Elétricas	12
Carros de Passageiros	47
Vagões	434

ENGENHARIA

GENERALIDADES

A área de engenharia, em razão da contenção de recursos, pautou sua atividade pela aplicação de rigorosos critérios de prioridade na execução dos investimentos e um controle mais apurado das atividades de manutenção, no sentido de evitar, na medida do possível, que alguns resultados ficassem abaixo das metas desejadas.

No que diz respeito a obras novas, concluiu-se boa parte das que estavam atacadas, dando-se início somente àquelas estritamente necessárias ao atendimento dos clientes e usuários.

VIA PERMANENTE E OBRAS

- Obras Novas

No que concerne a obras novas, foram concluídos no período, com a sua incorporação à malha em operação, os seguintes trechos, totalizando 34,2 km:

- Ramal de Acesso ao Porto de Itaqui (MA), restando desvios e instalações complementares, com 10,8km de extensão.
- Ramal de Acesso ao Porto de Pirapora (MG), com 8,4 km de extensão.
- Variante do Contorno de Araxá (MG), com 4,8 km de extensão.
- Pera Ferroviária do Porto de Sepetiba (RJ), com 9,8 km de extensão.
- Passagem inferior em Juiz de Fora-"Mergulhão" (MG), com 335 m de extensão.

Esteve ainda a cargo desta área a execução de obras de recuperação e melhoria de trechos ferroviários em João Pessoa (PB) e Natal (RN), visando a implantação de um serviço de trens suburbanos. Em João Pessoa, inauguraram-se os serviços entre João Pessoa e Cabedelo (18 km) e entre João Pessoa e Santa Rita (12 km), atendendo a toda a região situada na área de influência da ferrovia. Em Natal, foram colocados em serviço os trechos Natal-Estremós (20 km) e Estremós-Ceará Mirim (17km).

Além das obras acima citadas, já concluídas, tiveram prosseguimento as seguintes, com conclusão prevista para 1983:

- Desvios e instalações complementares do Ramal de Acesso ao Porto de Itaqui (MA), com 5,8 km de extensão.

. Acesso ao Ramal do Paiol de Paracambi (RJ), com 3,0 km de extensão.
. Ramais da Caraíba Metais em Camaçari (BA), com 12,9 km de extensão.

- Linha do Centro e Ramal de São Paulo

Serviços concluídos

. Melhoria das Estações de Três Rios, Matias Barbosa, Francisco Bernardino e Benfica.
. Recomposição de aterros entre os kms 341 e 452 da Linha do Centro.
. Construção de Passagem Inferior em Juiz de Fora ("Mergulhão").

Serviços em andamento

. Construção do Centro de Controle, em Juiz de Fora

- Modernização da Malha

Dentro do Programa Geral de Modernização da Malha, foram realizados serviços de consolidação e remodelação de linhas, reforço e reconstrução de pontes, muros de arrimo, construção e ampliação de capacidade de estações, pátios, desvios e terminais, obtendo-se os seguintes resultados:

. Remodelação de Linhas ..... 249 km
. Modernização de Pátios, Desvios e Terminais (Linha Concluída) ..... 32 km
. Estações - Novas 10
  - Modernizadas 16
. Construção e/ou Reconstrução de Obras de Arte Especiais 4
. Reforço e/ou Reforma de Obras de Arte Especiais 59

A manutenção das linhas, racionalizada com a implantação da Conserva Cíclica Programada, bem como dos serviços mecanizados da via, alcançou o seguinte resultado: 4.964 km de Revisão Total, correspondentes a 21% da extensão da Malha.

No que diz respeito à implementação do Plano de Pontes, foram levantadas e cadastradas mais 604 obras, elevando o total já levantado para 3.744, ou seja, 77% do quantitativo existente na RFFSA (4.859). O cálculo estrutural levado a efeito em 2.461 dessas obras mostrou que 60,6% das mesmas precisam de serviços de recuperação, substituição ou reforço.

Deu-se prosseguimento, também, aos projetos especiais de recuperação de linhas, naqueles segmentos que apresentam casos de instabilidade na infra - estrutura. Os trabalhos de consolidação, compreendendo obras de contenção e serviços de terraplenagem, drenagem (superficial e profunda), e gramagem, desenvolveram-se em segmentos de trechos componentes de algumas das rotas prioritárias da RFFSA, a seguir discriminados, por Superintendência Regional.

SR2 - trecho: Roncador-Brasília (245 km)

SR5 - trecho: Apucarana-Ponta Grossa (330 km)

SR5 (Tronco Sul) - trechos: Gen.Luz-Paverama (63 km); Jaboticaba-São João (55 km) e Sarg.Queiroz-Lajes (73 km).

SR6 - (Tronco Sul) - trechos: Lajes-C.Pinto-São Felipe (59 km); Cel. Buarque-Arigolândia-Mafra (83 km) e Eng.Bley-Machado da Costa (26 km).

SR6 - trecho: Canoas-Santa Maria (306 km)

SR7 - trechos: Licínio de Almeida-Monte Azul (114 km) e Laranjeiras - Riachuelo (25 km).

- Materiais Aplicados

Nos trabalhos relacionados com a Via Permanente, foram aplicados os seguintes materiais, em números redondos:

. pedra britada para lastro ..... 1.120.000 m³
. dormentes de concreto ..... 105.000 u
. dormentes de madeira ..... 2.884.000 u
. trilhos novos e usados (reemprego) ..... 74.000 t
. herbicida (capina química) ..... 136 t

Os hortos florestais da RFFSA produziram 95.000 dormentes.

A capina química foi aplicada em 9.738 km de linhas (5.848 ha de área tratada), correspondentes a 42% da malha.

ELETROTÉCNICA

Na área de telecomunicações, com o objetivo de atender ao projeto SIGO (Sistema Integrado de Gerenciamento Operacional), foram desenvolvidas e concluídas as seguintes etapas do SITEL (Sistema Integrado de Telecomunicações):

. avaliação das condições dos sistemas de telecomunicações de todas as Regionais;

. verificação, junto à EMBRATEL, dos serviços de telecomunicações por ela prestados, suas tarifas e escolha dos mais adequados ao atendimento do projeto SIGO; e

. levantamento dos sistemas de telecomunicações da SP.3, SP.5 e CSP.4, com indicação das melhorias a serem introduzidas a curto, médio e longo prazo.

Foi ainda realizada a 1ª Reunião Técnica de Telecomunicações da RFFSA, que possibilitou a análise dos problemas que mais afligem o setor e a discussão de diretrizes e planos de modernização dos sistemas de telecomunicações.

Quanto a realizações físicas, destacaram-se os seguintes serviços:

. reconstrução de 64 km de linhas físicas e reforma de outros 203 km, em diversos trechos da malha;

. instalação de centros telefônicos de chamada seletiva em Bauru, Campo Grande, Salvador, Brumado e São Francisco, estando ainda em fase de montagem os Centros de Ibiá, Mafra, Curitiba e Porto Alegre.

Na área de sinalização, cabe ressaltar as atividades relacionadas com alguns projetos de desenvolvimento de tecnologia de ponta, a saber:

. Sistema de Supervisão e Controle (CTS), que visa atender às linhas de densidade média de tráfego, podendo controlar até oito estações, com alcance de 120 km;

. sistema de licenciamento automático entre estações (LAE);

. aperfeiçoamento da máquina de chave para acionamento hidráulico;

. sistema de controle de pátios de manobra, com microprocessador.

PROGRAMA DE ELETRIFICAÇÃO DO TRIÂNGULO ECONÔMICO RIO-SÃO PAULO-BELO HORIZONTE - PELTREC

Destacam-se, a seguir, as principais atividades desenvolvidas ao longo do exercício.

- Eletrificação

. Sistema de Potência/Subestações

Concluídos: a análise dos efeitos da eletrificação ferroviária sobre o sis

tema primário das Concessionárias (LIGHT-RIO e CEMIG); o estudo de Coordenação de Isolamento entre os equipamentos e diversos sistemas que compõem o sistema eletrificado em 25 kv; as especificações do projeto básico para o aterramento e bondeamento dos equipamentos e sistemas da Ferrovia; e o estudo complementar sobre a interferência do sistema eletrificado em 25 kv - CA - 60 Hz, nos circuitos secundários dos sistemas de Telecomunicações e Sinalização.

Concluídas as especificações dos equipamentos elétricos das subestações.

. Alimentação Primária

Concluída a implantação no campo do traçado projetado para a Linha de Transmissão em 138 kv para as subestações 8 à 11, entre Saudade e Bom Jardim de Minas, ficando também concluída as respectivas especificações técnicas para os cabos, ferragens e torres, bem como o projeto de proteção.

. Rede Aérea

Foi concluído o projeto básico. Ao fim do exercício, encontrava-se em fase final de conclusão o projeto detalhado para a Ferrovia do Aço, desenvolvido no PELTREC, com pequena parcela a ser completada em 1983, relativa a trechos em túneis e em pátios.

- Sinalização

Foram concluídos: a elaboração dos diagramas esquemáticos e "lay-outs" dos cabos para toda a extensão da Ferrovia do Aço e o plano de vias e sinais para as alças de ligação com a Linha do Centro e Ramal de São Paulo, estando em fase final a elaboração da especificação para o sistema ATC, a ser adotado na malha de bitola larga do Triângulo Econômico.

- Telecomunicações

Foram concluídos os projetos do Sistema de Transmissão da Ferrovia do Aço, do Sistema de Telefonia Administrativa, e do Sistema de Rádio Móvel. Concluído o projeto do cabo principal de telecomunicações para toda a extensão da Ferrovia do Aço.

- Tração

Foi assinado o contrato de fornecimento de 35 locomotivas 25 kv - CA - 60 Hz, pe

la GEC - Traction, para operação na malha de bitola larga do Triângulo Econômico.

Concluídos os estudos de desempenho das locomotivas em função do Sistema de Potência e iniciado o projeto de construção do equipamento elétrico e mecânico.

Pela sua característica de projeto pioneiro e pela importância que assume a correta assimilação da nova tecnologia, o projeto vem sendo acompanhado, desde setembro/82, junto à GEC Traction, no Reino Unido.

- Suprimento

Foram emitidas as Autorizações de Fabricação no Reino Unido para os seguintes equipamentos: Cabo de Telecomunicações (complementação), Equipamentos de Sinalização, LSCSS e AR, Rede Aérea e Subestações e Equipamentos de Subestações.

Foram recebidos do Reino Unido 222,570 km do Cabo de Telecomunicações e parte dos Equipamentos de Transmissão para o Sistema de Telecomunicações, destinados ao Centro de Treinamento de Juiz de Fora.

Foram também realizadas as Licitações para as Torres de Microondas e para a Central Telefônica para o Centro de Control de Juiz de Fora.

- Implantação

Foram concluídas a implantação dos depósitos de Saudade, Itutinga e Jeceaba e a construção das Estações de Microondas de Juiz de Fora, Barra do Piraí e Paraíba do Sul.

Foi instalado protótipo da Rede Aérea no túnel T.07-09 da Ferrovia do Aço e iniciado o lançamento de cabo de aterramento em túneis.

- Formação de Pessoal

Consoante a idéia-força do plano de desenvolvimento de recursos humanos para o PELTREC, qual seja a formação de multiplicadores para obter-se convenientemente a transferência da tecnologia britânica de eletrificação ferroviária em 25 kv/CA, foram realizados os seguintes cursos:

. Curso básico, comum às áreas de Telecomunicações, Sinalização, Eletrificação e Tração.
. Curso Específico para as Áreas de Telecomunicações e Eletrificação.
. Curso de Especialização no Reino Unido para a equipe de Telecomunicações.

O treinamento envolveu a realização de 17 cursos distintos, 4 reuniões e 2 seminários, dos quais participaram 104 empregados (12.235 H/h de treinamento).

TRANSPORTE METROPOLITANO

GENERALIDADES

A área de Transporte Metropolitano, no exercício de 1982, deu continuidade aos trabalhos de organização e estruturação dos órgãos internos da Diretoria de Transporte Metropolitano, com as definições das linhas de comando e de relacionamento hierárquico, bem como a adequação e a integração aos serviços dos empregados em exercício na Diretoria.

Em relação aos denominados Órgãos Locais (Divisões Especiais de Subúrbios e Coordenadorias de Transportes Metropolitanos), a alteração de maior importância foi a criação e implementação do "Consórcio do Trem Metropolitano do Recife-METROREC" para a "construção e exploração de serviço ferroviário urbano de transporte de pessoas na Região Metropolitana do Recife", de acordo com a autorização expressa na Portaria nº 418, de 11/06/82, do MT(1).

Em razão dessas providências houve uma maior participação dos órgãos internos da DTM na formulação e acompanhamento dos programas de implantação e de melhoramentos dos transportes metropolitanos, o que possibilitou a agilização dos empreendimentos programados e sua compatibilização com o ingresso de recursos.

PRINCIPAIS ATIVIDADES DESENVOLVIDAS

ESTUDOS E PROJETOS

Ao fim do exercício, era a seguinte a posição dos principais estudos e projetos:

Fortaleza

Concluídos, na Linha Sul, os projetos de duplicação da via no trecho Aracapé-Parangaba (6 km) e de sinalização e telecomunicações, exceto nos terminais de João Felipe e Maracanaú.

(1) Nos mesmos moldes, foi constituído o "Consórcio Metropolitano de Belo Horizonte-DEMETRÔ, cujo início de atividades, entretanto, só se dará em 01/01/83, quando entrará em vigor a Resolução da Diretoria da RFFSA que extingue a Divisão Especial de Transporte Ferroviário Metropolitano de Belo Horizonte-DEMETRÔ.

Recife

Foram concluídos os seguintes projetos:

. Sistema de Trens Metropolitanos, referente aos trechos Recife-Jaboatão e Coqueiral-TIP, a cargo do GEIPOT.

. Projetos executivos de terraplenagem e drenagem do Pátio de Triagem e Formação de Trens do Cabo.

. Plano de Ação Imediata para melhoramentos na Linha Sul e reativação da ligação Werneck-Boa Viagem. Tal plano prevê duas etapas: na primeira, será duplicada a oferta de lugares no trecho Recife-Prazeres, constituindo-se no Sistema de Transição; na segunda, será contemplado o trecho Prazeres-Cabo.

. Estação de Cinco Pontas.

. Remodelação da variante Edgard Werneck-Boa Viagem.

Além disso, foi assinado contrato para execução das obras civis, sistemas e TUE's, referente ao Transporte Metropolitano de Recife.

Salvador

Concluídos o projeto-tipo das passarelas para a transposição da via permanente e o projeto de drenagem e contenção de encostas,no trecho Calçada-Aratu.

Belo Horizonte

Concluídos o projeto do Sistema de Trens Metropolitanos, referente ao trecho Eldorado-Central-Matadouro e o projeto do Ramal de Barreiro, a cargo do GEIPOT.

São Paulo

Concluído o projeto básico de telecomando de alimentação elétrica da rede aérea de tração.

Rio de Janeiro

Projetos concluídos:

. Pr eto executivo para remodelação da rede aérea de tração de 3kv/cc,no trecho Deodoro-Bangu.

. Subestações de Gramacho e Pavuna.

. Instalação dos circuitos de 3kv/cc, interligando a subestação de Madureira e a rede aérea em Magno.

OBRAS

Ao fim do exercício, era a seguinte a situação das principais obras e serviços:

Fortaleza

Foram concluídas as seguintes obras:

. construção da segunda plataforma das estações de Mondubim e Couto Fernandes, na Linha Tronco Sul;

. plataformas de Álvaro Weyne, Antonio Bezerra, Conjunto Ceará, Jurema e Caucaia, na Linha Tronco Norte, e

. 2.931 metros de muros em concreto armado na Linha Tronco Norte, estando em andamento a drenagem na Linha Tronco Norte e a remodelação da via permanente nas Linhas Tronco Sul e Norte.

Recife

Foram concluídas as obras civis da Ligação Prazeres-Lacerda. A parte de sistemas deverá estar concluída até julho/83.

- Obras em andamento:

. duplicação da via no trecho Mocotolombó-Geraldão;
. reforma das estações Prazeres, Pontezinha e Cabo, na Linha Sul;
. infra-estrutura da ligação Werneck-Boa Viagem, e
. desapropriações no corredor do STM, no trecho Fernandinho-Werneck.

Salvador

- Obras concluídas:

. recuperação geral da ponte de São João;
. reforma das estações de Calçada, Lobato, Almeida Brandão, Coutos, Escadas, Itacaranha, Periperi e Paripe;
. serviços de iluminação dos pátios das estações do trecho Calçada-Paripe, e
. duplicação da via no trecho Calçada-Paripe.

- Obras em andamento:

. implantação da subestação de Lobato;
. reforma da rede aérea de tração no trecho Calçada-Paripe e os serviços de sinalização e de telecomunicações dos pátios das estações;
. construção de uma rua paralela à ferrovia no trecho Lobato-Paripe, em convênio com a Prefeitura Municipal de Salvador.

Belo Horizonte

Obras de Antecipação - foram concluídas as seguintes obras:

. variante do km 888 ao 890 da Linha Belo Horizonte-Garças de Minas;
. anel rodoviário sobre a variante (construção de 4 viadutos);
. remanejamento da linha entre as estações Central e Calafate; e
. passagem subterrânea do "Bus-Way" sob a linha férrea, próximo a Calafate.

Implantação do Sistema de Trens Metropolitanos (STM).

- Obras concluídas:

. desapropriações ao longo do corredor do STM.

- Obras em andamento:

. infra-estrutura e assentamento da superestrutura na via de carga C2 e remanejamento de linhas interferentes no trecho Central-Eldorado;
. obras de arte especiais do trecho Central-Eldorado;
. prédio do Centro de Controle Operacional;
. estações Lagoinha, Carlos Prates e Gameleira.

São Paulo

Deu-se prosseguimento aos trabalhos previstos, destacando-se:

- Via Permanente e Estações

. Remodelação da via

Concluída a remodelação total de 1,6 km de vias.

. Obras de Travessia e Fechamento da Faixa de Domínio

Concluída a construção das passarelas da rua do Curtume e na estação de Engº

Sebastião Gualberto, em andamento a construção de outras 12 passarelas; executada parte do fechamento da faixa no trecho Roosevelt-Mogi das Cruzes-Linha Tronco e Variante.

. Construção e Reforma de Estações

Concluída a reforma das estações de São Miguel Paulista e Guaianazes e o alteamento e prolongamento das plataformas em Ermelino Matarazzo e Aracaré; em andamento a reconstrução das estações de Francisco Morato e Guapituba, o alteamento e prolongamento da plataforma em Baltazar Fidelis, o prolongamento de plataformas em Calmon Viana e Jundiapeba e as modificações nas estações de Brás/Roosevelt, assim como a reforma da estação da Luz (programação/82).

- Construção de Novas Linhas

Em andamento a construção da Alça do Parateí, ligando a Variante do Parateí à Variante do Poá.

- Oficinas e Depósitos

Concluída a reforma do depósito de locomotivas de Roosevelt.

- Eletrificação

Concluída a remodelação da rede aérea em trechos da Linha Tronco. Em andamento a construção das subestações de Itaquera e Ermelino Matarazzo e das cabines seccionadoras de Eng. Goulart, Patriarca, Guaianazes, Jundiapeba e Roosevelt.

- Sinalização

Concluída a instalação da cabine de rotas entre Roosevelt e Sebastião Gualberto. Em andamento a implantação do ATC nos trechos Manoel Feio-Calmon Viana, na Zona Leste, e Santo André-Campo Grande, no trecho Santos-Jundiaí.

- Telecomunicações

Concluída a implantação de rádio-comunicação na Superintendência de Produção de São Paulo-SP4.1.

Rio de Janeiro

No âmbito do Plano Diretor, foram as seguintes as principais atividades desenvolvidas:

- Via Permanente e Estações

. Remodelação da Via

Concluída a soldagem aluminotérmica nas linhas 1 e 2 dos trechos D.Pedro II-Engenho de Dentro-Madureira; Triagem-Gramacho e Deodoro-Queimados. Aplicados dormentes monobloco no trecho Queimados-Japeri (13 km) e placas Pandrol no trecho Engenho de Dentro-Madureira (5 km). Em andamento, a remodelação da via nos trechos Suruí-Magé e Ambaí-Aljezur, a aplicação de dormentes monobloco no trecho Comendador Soares-Queimados (4 km), e de placas Pandrol no trecho Riachuelo-Engenho de Dentro (7 km).

. Obras de Arte Especiais

Concluídas duas pontes sobre o rio Iguaçu e duas sobre o canal Sarapuí.

. Estações

Concluída a 2ª etapa da construção da estação de Vila Inhomirim.

- Eletrificação

Concluídos: intertravamento do sistema de 44 kv da Subestação de Deodoro; instalação de cabos alimentadores e lançamento da 2ª linha de cabo código no trecho Deodoro-Santa Cruz, e duplicação do fio de contato entre Deodoro e Santa Cruz (1ª fase Bangu-Santa Cruz).

Em andamento: construção das subestações de Bangu, D.Pedro II e Gramacho; montagem das Linhas de Transmissão de 44 kv nos trechos Benfica-Mangueira e Mangueira-D.Pedro II, e montagem de estruturas metálicas e execução da individualização da rede aérea no trecho D.Pedro II-Deodoro.

- Sinalização

Em andamento a sinalização do pátio de Agostinho Porto e a inversão do sentido Deodoro-Madureira e Pátio de Deodoro.

- Telecomunicações

Concluído o remanejamento da rede de rádio.

Porto Alegre (Ramal Industrial)

O Ramal Industrial já se encontra em operação desde 1981. Durante o exer

cício foram levadas a efeito algumas obras e serviços de complementação que, juntamente com as que ainda faltam executar, não impedem o trânsito dos trens. Foram realizados serviços de aplicação de lastro, de soldagem alumino-térmica, e concluída a iluminação do pátio de Canoas.

As obras de implantação do Sistema de Trens Metropolitanos-STM estiveram a cargo da TRENSURB.

MATERIAL RODANTE

Não houve alteração, em 1982, no que diz respeito às frotas de Fortaleza, Recife e Salvador.

Deu-se andamento às providências ligadas à aquisição, junto à indústria nacional, de 50 TUE's novos para Recife (25) e para Belo Horizonte (25), enquanto que em Porto Alegre foi assinado pela TRENSURB o contrato para o fornecimento, pela indústria japonesa, de 25 TUE's novos, financiados pelo BIRD.

No Rio de Janeiro, foram recebidos 40 TUE's novos, da encomenda de 150 unidades feitas à indústria nacional. O total de TUE's já recebidos ascende a 102.

No que diz respeito ao programa de modernização de TUE's (154 unidades, sendo 96 da série 200 e 58 da série 400), foram modernizados, no exercício, 19 TUE's sendo 1 da série 200 (protótipo) e 18 da série 400. O total de TUE's já modernizados é de 31.

Em São Paulo, foram recebidos os 20 TUE's da série Eletrocarro da FEPASA, estando ainda em fase de conclusão as negociações para o repasse de outras 20 unidades.

TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

Em 1982, foram transportados 394 milhões de passageiros, o que representa um acréscimo de 3,7% em relação ao ano de 1981. Esse transporte, por Região Metropolitana (1), é apresentado a seguir, comparado ao havido em 1981.

(1) Exclusive os serviços suburbanos de Juiz de Fora, Bauru e Curitiba.

Milhares de Passageiros

REGIÃO METROPOLITANA	1981	1982	VARIAÇÃO 82/81 (%)
FORTALEZA	4.483	4.876	+ 8,8
RECIFE	11.883	15.987	+ 34,5
SALVADOR	2.519	1.827	- 27,5
BELO HORIZONTE	4.209	4.475	+ 6.3
RIO DE JANEIRO	196.346	207.995	+ 5,9
SÃO PAULO	160.328	158.491	- 1,1
PORTO ALEGRE	406	178	- 56,2
TOTAL	380.174	393.829	+ 3,6

(1) Inclusive passageiros não remunerados (cerca de 3%).

INVESTIMENTOS

Os investimentos aplicados nesta área (execução orçamentária) atingiram o montante de Cr$ 45,6 bilhões, sendo Cr$ 23,3 bilhões (50,9%) na aquisição de novos TUE's para os subúrbios do Grande Rio. Às Regiões Metropolitanas do Rio de Janeiro e São Paulo corresponderam 70,1% dos investimentos globais realizados e 14,0% dos investimentos em obras. O quadro a seguir mostra a distribuição por Região Metropolitana, comparada com a do ano anterior.

Cr$ 10^6

REGIÃO METROPOLITANA	EXECUÇÃO		VARIAÇÃO 82/81 (%)
	1981	1982	
FORTALEZA	98	449	+ 358,2
RECIFE	779	2.291	+ 194,1
SALVADOR	879	1.538	+ 75,0
BELO HORIZONTE	1.800	5.744	+ 219,1
RIO DE JANEIRO	18.090	28.573	+ 57,9
- Obras	3.068	2.989	- 2,6
- TUE's(1)	15.022	25.583	+ 70,3
SÃO PAULO	1.611	3.409	+ 111,6
PORTO ALEGRE	715	3.627	+ 407,3
- Ramal Industrial	547	394	- 28,0
- Integral.Capital da TRENSURB	168	3.233	+1.824,4
TOTAL	23.972	45.631	+ 90,4

(1) Aquisição e modernização.

A origem dos recursos foi a seguinte:

Fontes	Recursos (Cr$ 10^9)	%
PME	18,7	40,9
BNDES/FINAME	21,4	46,8
Financ.Externos	4,7	10,3
Convênios EBTU	0,9	2,0
Total	45,7	100,0

PLANEJAMENTO

GENERALIDADES

Em 1982, a área de planejamento da RFFSA deu continuidade ao esforço de aprimoramento de seus métodos, através de uma maior integração interna e externa, buscando a melhoria da base técnica de decisão da Empresa.

Desse esforço resultou uma significativa mudança de métodos, tanto na programação e execução orçamentárias quanto na introdução e disseminação de instrumentos mais eficazes de planejamento, atuando não apenas a nível operativo mas também a nível estratégico.

ESTUDOS E PROGRAMAS

A área de Estudos e Programas dedicou-se, primordialmente, ao aprimoramento da base técnica de decisão da Empresa, especialmente nos aspectos relativos a seu Programa de Investimentos e ao desenvolvimento, implantação e disseminação de instrumentos de planejamento e controle a diversos níveis.

No campo dos Estudos Técnicos e Econômicos, destacaram-se os estudos realizados através do GEIPOT, para a identificação das prioridades de investimentos no período 1983/89, dentro do Programa Global de Restauração do Sistema de Bitola Métrica, e os trabalhos no sentido de estabelecer normas para a elaboração dos estudos de avaliação financeira de projetos de investimento das propostas orçamentárias das Superintendências Regionais.

No que diz respeito a Planos e Programas, cabe ressaltar, além da elaboração e acompanhamento do Programa de Trabalho da RFFSA e o acompanhamento e controle do Programa de Suspensão e Erradicação de Linhas e Ramais Antieconômicos, a operação e aperfeiçoamento do Modelo Financeiro, compreendendo cinco módulos, dos quais três, a saber, operacional, da dívida e de investimento, já entraram em operação, totalmente mecanizados. Os dois módulos restantes, de integração e conversacional, estão ainda em fase de estudos.

Na área de Custos, com a implantação, desde 1980, do Sistema de Cálculos de Custos no Computador, pôde-se aprimorar, graças à rapidez e confiabilidade do processo, a apuração dos custos, gerais e específicos, por tipo de serviço (cargas, passageiros de interior e subúrbios), por Superintendência Regional e Divisão Operacional. Entre os custos específicos, cabe citar os relativos ao minério de

ferro (MBR) e aos transportes suburbanos, ambos calculados mensalmente.

Destacou-se nesta área, finalmente, o desenvolvimento da apuração dos custos por trechos, implantada na Superintendência Regional de Curitiba desde 1981, e que se encontra agora em implantação nas demais Regionais.

ORÇAMENTO E ACOMPANHAMENTO

As atividades de Orçamento e Acompanhamento,no decorrer do exercício, foram caracterizadas pela ênfase atribuída à instrumentalização e implantação, com apoio no emprego de computadores, de novos processos e procedimentos relativos à elaboração e execução dos Orçamentos de Custeio (ORCUST) e de Capital (ORCAP) da RFFSA.

No que diz respeito aos projetos desenvolvidos pela área cabe salientar:

- o aperfeiçoamento e extensão do Sistema de Controle da Execução Orçamentária de Custeio e Capital, desenvolvido originalmente na Superintendência Regional do Rio de Janeiro, ora em fase de implantação nacional, na oportunidade da transferência da atividade de Execução Orçamentária para a área de Planejamento, possibilitando uma melhor integração entre a programação e o acompanhamento, além da padronização de procedimentos orçamentários em toda a RFFSA;
- a mecanização da Programação do Orçamento de Capital, com a melhor definição de sua estrutura de categorias, relacionando os Projetos do Orçamento Próprio aos itens de cada Unidade Orçamentária, tornando mais ágil e flexível a elaboração e a programação do ORCAP;
- o estabelecimento de novos critérios e procedimentos para a programação orçamentária de custeio,através da utilização de indicadores e séries históricas, e mediante a formulação e discussão de pré-proposta e contra-proposta de ORCUST;
- a definição de responsabilidade através da extensão a toda a RFFSA do conceito de Centro de Gestão, tanto para o Orçamento de Aplicação quanto para o Orçamento Financeiro, com a implantação do Sistema de Acompanhamento e Controle do ORCUST por Conta, a nível de Centro de Gestão (Orçamento de Aplicação); e
- a definição de indicadores gerenciais para Orçamento de Custeio- as Atividades - que possibilitam uma interação entre as Contas (Orçamento Econômico) e os Itens (Orçamento Financeiro);

Quanto às principais atividades desenvolvidas pela área, cabe salientar:

- a elaboração do Orçamento Anual para 1983 e do Orçamento Plurianual de Investimentos para 1983/85;
- diversas reformulações do Programa de Trabalho e do Orçamento Anual para 1982 (Orçamento Próprio);
- a elaboração da proposta de programação dos recursos do Programa de Mobilização Energética (PME) para 1982 e seu respectivo acompanhamento mensal.

ORGANIZAÇÃO E MÉTODOS

Dentre as atividades desenvolvidas por esta área em 1982, salientaram-se:

- na área organizacional, a simplificação das infra-estruturas das Regionais de Belo Horizonte, Rio de Janeiro, São Paulo e Divisão Especial - Subúrbios do Grande Rio, além da estruturação da Divisão Especial - Subúrbios de São Paulo, e a unificação das áreas de Segurança Empresarial na área do Grande Rio;
- na área administrativa, o trabalho de levantamento dos métodos e procedimentos adotados nas Estações dos Subúrbios do Grande Rio, objetivando a sua racionalização.

Cabe mencionar, ainda, a elaboração do Manual de Comunicação Escrita, já difundido em toda a Empresa.

DESENVOLVIMENTO CIENTÍFICO E TECNOLÓGICO

Dentro do Programa RFFSA/Japan Railway Technical Service, as atividades mais destacadas desta área, em 1982, continuaram sendo:

- o estabelecimento de padrões e critérios para a manutenção da via;
- a modernização do Sistema de Controle e Gerenciamento do Estado da Via;
- o estabelecimento do Sistema de Inspeção de Acidentes, envolvendo descarrilamento e medidas preventivas;
- a investigação da estabilidade do movimento dos trens; e
- o estabelecimento do Plano de Desenvolvimento Tecnológico da RFFSA.

Além dessas, outras atividades foram desenvolvidas, entre as quais se assinalam:

- a elaboração do programa de cooperação técnica com a JICA"Japan International Cooperation Agency" para o período abril-84/maio-86, objetivando a transferência de tecnologia para as Regiões Metropolitanas do Rio de Janeiro, São Paulo, Salvador, Recife e Fortaleza;
- a elaboração, junto com a DOP, da solicitação de cooperação técnica à"Societé Nationale de Chemins de Fer-SNCF", objetivando a transferência de tecnologia dos modernos processos de gerenciamento de operações ferroviárias;
- a elaboração, em conjunto com a Sub-Unidade de Controle e Qualidade da SR.3, de estudo visando equacionar a política da RFFSA para controle de qualidade e pesquisa de materiais; e
- a conclusão do estudo de potencialidade de fogo em carros metroviários de fabricação nacional, desenvolvido pelo IPT (Convênio CNPq/METRÔS / RFFSA/FEPASA/FABRICANTES).

ESTATÍSTICA

Merecem destaque entre as atividades desenvolvidas nesta área, as relativas à coleta, análise e divulgação das estatísticas, tanto da RFFSA como do Sistema Ferroviário Nacional; a publicação de dados específicos da RFFSA; a elaboração de rotinas e documentos visando a apresentação, em tempo hábil, dos resultados do transporte de carga e passageiros da RFFSA, e a nova divisão da malha ferroviária por trechos, ressaltando-se no desenvolvimento desses trabalhos e rotinas a utilização plena de terminais de processamento de dados.

Entre as publicações do Departamento no decorrer do ano de 1982, cabe citar:

- Anuário Estatístico da RFFSA
- Anuário Estatístico das Ferrovias do Brasil
- Fluxograma dos Transportes
- Síntese Ferroviária Brasileira

DOCUMENTAÇÃO

Dentre as atividades desta área em 1982, destacaram-se a implantação do sistema de recuperação "on-line" STAIRS da IBM para os serviços de catalogação de material bibliográfico e de indexação de atos administrativos da RFFSA; o desenvolvimento do Microtesouro de Transporte Ferroviário e Engenharia Ferroviária e a coordenação dos serviços de documentação e microfilmagem na Empresa com o prosseguimento da implantação desses últimos.

MATERIAL

GENERALIDADES

No ano de 1982, a área de Material deu prosseguimento à execução do programa de trabalho elaborado em 1981, que consiste no aperfeiçoamento da metodologia de trabalho e na consolidação da unificação dos procedimentos administrativos dos seus órgãos integrantes, de modo a maximizar, dentro das condições possíveis, seu rendimento e produtividade, bem como, mercê desses novos fatores, obter a redução dos custos inerentes às atividades exercidas nas áreas de material das Regionais, Divisão Especial e Administração Geral.

Nesse sentido, as atividades da área, em 1982, continuaram dirigidas, prioritariamente, para a consecução dos seguintes objetivos:

- desenvolvimento e aperfeiçoamento do controle gerencial, a fim de elevar o nível do conhecimento dos estoques físicos de materiais e de suas aplicações na RFFSA, para que as aquisições necessárias às reposições possam ser feitas com a maior antecedência possível, sem risco de paralisar o desenvolvimento normal de serviços ou imobilizar material rodante ou de tração;
- intensificação da execução do programa de reforma das instalações de Almoxarifados e Depósitos, visando a melhor conservação e controle dos materiais neles estocados; e
- alienação, tanto quanto possível, dos materiais inservíveis e dos bens patrimoniais móveis desnecessários à RFFSA.

LICITAÇÕES

A Comissão Permanente de Licitação, no desempenho de suas funções, promoveu 237 Licitações, sendo 170 Convites, 64 Tomadas de Preço, 3 Concorrências Públicas e 580 aquisições com Dispensas de Licitação. Tais processos licitatórios atingiram o valor de Cr$ 3.302 milhões, conforme mostrado a seguir:

Cr$ 10^6

RECURSOS	MERCADO NACIONAL	MERCADORIA IMPORTADA AQUIRIDA NO MERCADO NACIONAL	MERCADO EXTERNO	TOTAL GERAL
Investimento	842	-	20	862
Custeio	2.264	17	159	2.440
TOTAL	3.106	17	179	3.302

OBSERVAÇÃO: As aquisições com dispensa de licitação, através do Adiantamento Rotativo, não estão incluídas nos valores acima.

COMPRAS

A área de Compras deu ênfase, em 1982, ao aprimoramento do gerenciamento físico-financeiro das aquisições, desde a emissão do documento de compra, até o objetivo final, qual seja, o recebimento dos materiais adquiridos, rigorosamente dentro dos prazos, qualidade e orçamentos estipulados.

No exercício de 1982, foram formalizados, no âmbito da AG, documentos de compra (compras centralizadas), no montante de Cr$ 49.538 milhões, conforme discriminado a seguir:

Cr$ 10^6

RECURSOS	FABRICAÇÃO NACIONAL	COMPRA LOCAL DE ORIGEM ESTRANGEIRA	IMPORTAÇÃO (*)	TOTAL GERAL
Custeio	3.916	874 (1)	157	4.947
Investimento	10.094	16	34.481	44.591
TOTAL	14.010	890	34.638	49.538

(*) Taxa média do dólar - US$ 1.00 = Cr$ 170,00

(1) Neste valor estão incluídos Cr$ 369 milhões relativos à locação de equipamentos.

Dos contratos de aquisição e demais pedidos de compra assinados em 1982 e em anos anteriores (ainda vigentes) foram recebidos materiais e equipamentos que, no total, atingiram o valor de Cr$ 42.726 milhões, na forma a seguir indicada, cabendo esclarecer que na parte da importação não foram computados os valores do Imposto de Importação e do IPI de importação, que atingiram o montante de Cr$ 1.751 milhões.

Cr$ 10^6

RECURSOS	FABRICAÇÃO NACIONAL	COMPRA LOCAL DE ORIGEM ESTRANGEIRA	IMPORTAÇÃO (*)	TOTAL GERAL
Custeio	2.780	874 (1)	871	4.525
Investimento	35.218	16	2.967	38.201
TOTAL	37.998	890	3.838	42.726

(*) Taxa média do dólar - 1 US$ - Cr$ 170,00

(1) Neste valor estão incluídos Cr$ 369 milhões, relativos a locação de equipamentos.

No quadro seguinte, figuram as quantidades e os valores das aquisições formalizadas em 1982, referentes aos materiais e equipamentos de maior representação financeira. Na última coluna do mesmo quadro, são indicados valores que

foram liberados em 1982, em virtude de compras realizadas nesse ano e em outros anteriores:

NATUREZA DO MATERIAL	AQUISIÇÕES FORMALIZADAS EM 1982		RECEBIMENTOS P/AQUISIÇÕES EM 1982 E ANOS ANTERIORES (Inclusive Reajustes)	
	QUANT.	Cr$ 10^6	QUANT.	Valor Liberado Cr$ 10^6
Locomotivas	35	4.791	93	3.108
Trens-Unidade Elétricos	-	-	40	23.779
Vagões	900	8.070	450	4.739
Sinalização/Telecomunicação/ Subestação/Rede Aérea	-	21.250	-	-
Componentes para Locomotivas	-	7.650	-	-
Equipamento para Mecanização de Via	-	-	16	1.380
Trilhos e Acessórios	-	2.162	-	1.602
Baterias Ferroviárias	229	500	229	500
Creosoto	3.934 t	355	2.878 t	181
Herbicida	172 t	430	172 t	430
Dormentes de Concreto	46.000	315	46.000	315
T O T A L	-	45.523	-	36.034

Cabe ainda assinalar as aquisições de componentes para a remodelação da frota de Trens Unidade Elétricos da série 400 que atingiram, em 1982, o montante de Cr$ 2.509 milhões.

Para manter um bom índice de desempenho, os materiais e equipamentos recebidos foram submetidos ao controle de qualidade da área de inspeção, com o apoio de outros órgãos especializados. Essa atividade proporcionou 280 inspeções, com a emissão de 276 Termos de Inspeção englobando vários itens de material.

- Incentivos Fiscais

No ano de 1982, a área de incentivos fiscais teve atuação nos seguintes casos:

. Prorrogação, até 31.12.82, da validade do Decreto-Lei nº 1.627, de 02.06.78, que isenta do Pagamento de Imposto de Importação e Imposto sobre Produtos Industrializados as partes e peças complementares para a fabricação de 120 TUE's, assunto que havia ficado pendente no exercício anterior.

. Extensão dos incentivos fiscais na área estadual (ICM:16%) para aquisição de

500 vagões, objeto do Contrato nº 005/82, proporcionando uma redução de desembolso de Cr$ 1.037 milhões.

Quanto às aquisições contratadas nos anos anteriores e já amparadas pelos benefícios fiscais, que tiveram suas entregas e faturamentos no exercício de 1982, a economia obtida, relativa à redução de desembolso, foi da ordem de Cr$ 10.646 milhões, devidamente comprovada perante a Receita Federal e as Secretarias de Fazenda dos respectivos Estados, conforme determina a Legislação.

Paralelamente, teve prosseguimento a adoção de medidas tendentes a reduzir, tanto quanto possível, as importações, mediante a criação, junto aos fabricantes, de estímulos à nacionalização de materiais e equipamentos, tendo sido formalizados processos de aquisição no mercado nacional no valor de Cr$ 239 milhões.

Cabe ressaltar, finalmente, a concessão, pela Secretaria da Receita Federal do Ministério da Fazenda, da permissão para funcionamento, em instalações daquela Secretaria no Rio de Janeiro (RJ), de um Depósito Alfandegado de Containers-DAC, atendendo a solicitação e gestões junto àquela Secretaria desde 1981.

Esse depósito começará a funcionar, em plena carga, a partir de 1983, trazendo para a RFFSA uma grande economia, tanto no acondicionamento e transporte de cargas vindas do exterior quanto nas despesas portuárias incidentes.

PLANEJAMENTO E CONTROLE DE MATERIAIS

Em continuidade ao Programa iniciado em 1981, reforçado pela restrição de recursos orçamentários, as áreas de Material nas Superintendências Regionais, Divisão Especial de Subúrbios do Grande Rio e Administração Geral, foram incentivadas no sentido da máxima utilização de seus estoques.

A aplicação de instrumentos de controle como o Inventário Físico e o manuseio dos Relatórios Gerenciais de posição consolidada de estoques, têm permitido a constatação de uma grande quantidade de materiais imobilizados. No sentido de melhor identificar tais materiais, foi elaborado um Sistema de Análise de Material não Movimentado que, utilizado pelas diversas Unidades Administrativas, permitiu o aproveitamento de alguns itens até então sem uso, bem como a alienação de outros não mais servíveis à operação ferroviária.

No decorrer do ano de 1982, houve um crescimento no índice de compra para suprir o material consumido em 1981, ano que houve uma utilização de estoques bastante acentuada. Por outro lado, a recodificação de novos itens de material vem permitindo um aumento no controle centralizado do estoque, que hoje cobre 60%

do valor total, atualmente em volta de Cr$ 24,6 bilhões.

Entre as principais atividades executivas desenvolvidas em 1982 destacaram-se:

- a recodificação a nível nacional de:
  - . peças sobressalentes General Motors, abrangendo cerca de 9.000 itens;
  - . materiais que têm expressão no orçamento de custeio, tais como baterias para veículos ferroviários, herbicida para capina química, pentaclorofenol e creosoto para tratamento de dormentes; e
  - . materiais inservíveis e sucata destinados a venda, o que permite um melhor acompanhamento da evolução dos preços obtidos, por grupos de material, nas diversas Unidades Administrativas;
- a consolidação, na Administração Geral, de dados referentes às últimas compras de material, principalmente no que tange ao preço, proporcionando maior eficiência na previsão do orçamento de custeio;
- a elaboração, em conjunto com a área de controle, do Programa de Análi de Material não Movimentado; e
- o prosseguimento dos investimentos em Almoxarifados (Cr$ 38,5 milhões) com melhoria de suas instalações, propiciando maior racionalização em seus serviços, através da utilização de equipamentos apropriados (empilhadeiras, pontes rolantes, etc).

COMPRAS DA RFFSA (Global)

Os documentos de compra emitidos pela RFFSA, em 1982, atingiram o valor de Cr$ 89.155 milhões (contra Cr$ 32.059 milhões em 1981), conforme discriminado a seguir:

Cr$ 10^6

RECURSOS	MERCADO NACIONAL	COMPRA LOCAL DE ORIGEM ESTRANGEIRA	IMPORTAÇÃO	TOTAL GERAL
Custeio	40.319	505	157	40.981
Investimento	13.677	16	34.481	48.174
TOTAL	53.996	521	34.638	89.155

ESTOQUES GLOBAIS DA RFFSA

. Valor em dezembro/82 - Cr$ 24,6 bilhões (aumento de 65% em relação ao mesmo mês de 1981, em valor nominal).

. Aplicação Jan/Dez/82 - Cr$ 73,8 bilhões (acréscimo de 81% em relação ao ano anterior, em valor nominal).

. Rotatividade média geral/82 - 4,27

. Índice de Cobertura (dez/82) - 2,81

CONSUMO GLOBAL DE COMBUSTÍVEIS E LUBRIFICANTES

ANOS	ÓLEO DIESEL (10^3 l)	ÓLEO COMBUSTÍVEL (toneladas)	GASOLINA (10^3 l)	ÁLCOOL HIDRATADO (10^3 l)	LUBRIFICANTES (10^3 l)
1981	387.175	10.911	3.499	*	8.830
1982	381.949	7.174	3.761	317	7.840

* Esse dado é apresentado pela primeira vez para o exercício de 1982

VENDA DE MATERIAIS INSERVÍVEIS E BENS PATRIMONIAIS MÓVEIS

O valor destas vendas, que atingiu a meta estabelecida para o ano, foi de Cr$ 1.626 milhões, assim discriminados:

- Materiais Inservíveis Cr$ 1.557 milhões
- Bens Patrimoniais Móveis Cr$ 69 milhões

PATRIMÔNIO

GENERALIDADES

As atividades da área de Patrimônio foram direcionadas, durante o exercício de 1982, para os seguintes objetivos principais:

- Aperfeiçoar os instrumentos de controle e
- Elevar a receita patrimonial da empresa.

A Diretoria de Patrimônio incorporou ainda aos seus objetivos de 1982, a implementação dos seguintes programas:

- Preservação do Patrimônio Histórico do Ministério dos Transportes - PRESERVE.
- Programa Habitacional.

PRESERVAÇÃO DA HISTÓRIA FERROVIÁRIA

O Programa de Preservação do Patrimônio Histórico do Ministério dos Transportes (PRESERVE) teve um desenvolvimento plenamente satisfatório na RFFSA durante o ano de 1982, destacando-se a inauguração dos Centros de Preservação da História Ferroviária em Fortaleza, Recife e Curitiba. Foram ainda elaborados projetos e iniciadas as obras para a instalação dos Centros localizados no Rio de Janeiro e São Leopoldo (RS),e executados os projetos de restauração da Estação de Rio Pardo (RS) e da Rotunda de São João Del Rey (MG).

PROGRAMA HABITACIONAL

Em 18 de junho de 1982, a RFFSA firmou Convênio com a sua Fundação de Seguridade Social - REFER, com o objetivo de disciplinar:

- "a alienação de imóveis de propriedade da RFFSA, preferencialmente a seus empregados ou atuais ocupantes, atuando a REFER como Agente Promotora credenciada pelo BNH, e
- a alienação de imóveis da RFFSA à REFER,destinados à construção de núcleos residenciais, para venda, preferencialmente, a seus empregados ou a outros empreendimentos imobiliários a critério da Fundação".

Em conseqüência, foi autorizada a alienação de imóveis, integrantes de

três "vilas ferroviárias", localizadas em Jaboatão (PE), Nova Iguaçu (RJ) e Bauru (SP), num total de 332 unidades, assim como a alienação de imóveis (terrenos), destinados à construção de três novos conjuntos habitacionais, em Betim (MG), Divinópolis (MG) e Bauru (SP), que irão abrigar uma população superior a 18.000 pessoas.

CONTROLE DE BENS PATRIMONIAIS

Durante o ano, deu-se continuidade aos seguintes projetos afetos a esta área:

- Projeto Sistema Ativo Fixo

As preocupações dominantes neste projeto foram a consolidação da implantação nacional das Normas Administrativas e do novo Sistema de Manutenção do Cadastro (Módulo de Cadastramento) em processamento eletrônico de dados, a estruturação dos quadros regionais necessário à operação do Sistema, e a busca de integração entre os Sistemas da Empresa que apresentam interfaces com o Sistema de Ativo Fixo, em particular os Sistemas de Controle (Contabilidade), Material (Administração de Estoque) e Planejamento (SISCAP).

Entre as atividades desenvolvidas destacaram-se:

. Levantamento detalhado, em todas as áreas Regionais envolvidas - Patrimônio, Material e Contabilidade -, das condições de implantação do Módulo de Cadastramento e das Normas Administrativas do Controle de Bens Patrimoniais, com posterior elaboração de Relatório conclusivo encaminhado às respectivas Diretorias.

. Expedição de Normas Complementares, organizadas pelas área de Patrimônio de comum acordo com as demais áreas envolvidas, objetivando otimizar a implementação das Normas relativas ao Controle Patrimonial constantes do Manual aprovado, e

. Atualização, com a utilização do novo Sistema, dos Cadastros Regionais no Centro de Processamento de Dados da Administração Geral, e a descentralização das atividades de manutenção dos Cadastros de Bens Patrimoniais atualizados.

- Projeto Cadastro Técnico

As principais atividades desenvolvidas neste projeto, no período, foram as

seguintes:

. Levantamento de terrenos da RFFSA não necessários à operação e suscetíveis de aproveitamento na implantação de projetos habitacionais populares, além daqueles ocupados por favelas, objetivando apresentar ao Banco Nacional de Habitação a relação preliminar a que se refere a Lei nº 6.987, de 30 de abril de 1982;

. Elaboração de Relatório a respeito da situação dos imóveis da Empresa ocupados irregularmente por terceiros, bem como das implicações daí decorrentes, de modo a possibilitar a definição de política capaz de propiciar, aos órgãos regionais de patrimônio, melhores condições no que concerne ao efetivo controle de propriedade, posse e uso dos bens imóveis da Empresa.

. Implementação de estudos referentes a imóveis passíveis de comercialização, constantes do Cadastro de Bens Patrimoniais da Empresa, selecionando aqueles de maior relevância econômica e prioritários no desenvolvimento do Cadastro Técnico Imobiliário.

- Variação do Imobilizado da RFFSA

O valor líquido do imobilizado Técnico, exceto investimentos a incorporar, que em 31.12.81 era de Cr$ 1.157.308 milhões, alcançou, em 31.12.82, o valor de Cr$ 2.508.412 milhões, conforme discriminado a seguir.

DISCRIMINAÇÃO	1981 (Cr$ 10^6)	1982 (Cr$ 10^6)
Via Permanente, Edifícios e Instalações	930.581	1.937.108
Equipamentos de Transporte Ferroviário	204.758	516.950
Outros Equipamentos de Transporte	1.065	3.067
Equipamentos, Máquinas e Ferramentas	10.723	27.188
Outras Imobilizações Tangíveis	10.181	24.099
TOTAL	1.157.308	2.508.412

As variações evidenciadas são decorrentes das mutações patrimoniais ocorridas no exercício e das quotas de depreciação e correção monetárias correspondentes.

OPERAÇÕES IMOBILIÁRIAS

Deu-se continuidade a cinco projetos, a saber:

- Projeto Moradias

Prosseguiu a implantação das "Instruções para Cessão de Uso de Imóveis Residenciais Pertencentes à Rede Ferroviária Federal S/A" nas Regionais, havendo sido concluídos os estudos para a revisão das instruções em vigor, como parte do trabalho de elaboração do "Manual de Organização e Procedimentos de Exploração Patrimonial".

Ainda no exercício foram acionados os mecanismos de controle das moradias, estabelecendo-se, também, um controle mais rigoroso da receita proveniente das Permissões de Uso.

- Projeto SACREP

Em atenção ao objetivo do projeto, de normalizar o fluxo de arrecadação proveniente da alienação e da exploração econômica de bens patrimoniais imobiliários, através da implantação e operação do "Sistema de Arrecadação e Controle das Receitas Patrimoniais - SACREP", foi elaborado, juntamente com a Divisão de Sistemas da Diretoria de Controle, um Programa de Ação visando acertos no Módulo de Exploração e a implantação do Módulo de Transferência do Desconto em Folha, Alienação e Relatórios Consolidados.

- Projeto Publicidade

Foi iniciada a implantação de projeto-piloto na Divisão Especial - Subúrbios do Grande Rio.

Foram mantidos, também, entendimentos iniciais com a PETROBRÁS, com vistas à veiculação de propaganda daquela Empresa em próprios da RFFSA.

- Projeto Novas Receitas de Exploração

Com o objetivo de estimular a geração de receitas através do aproveitamento adequado de áreas, desnecessárias à operação ferroviária, que se encontram ociosas ou mal aproveitadas, foi examinada a possibilidade e a oportunidade de associação da RFFSA com firmas do ramo imobiliário, assim como também, com firmas ligadas à atividade agro-pecuária, devendo os estudos prosseguirem, visando o estabelecimento de condições para tal participação.

- Projeto de Aquisição e Alienação

Foi elaborada uma versão preliminar do "Manual de Organização e Procedimentos das Aquisições e Alienações de Imóveis", que consolida as diversas instruções normativas referentes à área de aquisição e alienação de imóveis.

Foram estabelecidas normas para a alienação onerosa de bens considerados desnecessários à operação ferroviária, descentralizando a responsabilidade pelas alienações, de acordo com o valor em ORTN's dos imóveis.

- Atividades Executivas

. Exploração Patrimonial

A receita de exploração arrecadada em 1982 foi de 1.218,2 milhões (contra 681,4 milhões em 1981). Cerca de 50,2% desta receita provieram da Permissão de Uso de Moradias, enquanto que 29,4% corresponderam às Permissões de Uso para Fins Comerciais.

. Aquisições e Alienações

O movimento verificado em 1982 foi o seguinte, comparado a 1981:

OPERAÇÃO	1981		1982	
	Nº DE IMÓVEIS	VALOR (Cr$ 10^6)	Nº DE IMÓVEIS	VALOR (Cr$ 10^6)
Alienação	241	1.820,0	495	2.951,6
Aquisição	31	292,9	-	80,3

Do total de alienações (Cr$ 2.985 x 10^6), 304 milhões corresponderam a operações com a REFER.

PESSOAL

GENERALIDADES

A área de pessoal subordinou suas atividades às seguintes diretrizes básicas, buscando adequar a gestão de pessoal aos planos, objetivos e metas da Empresa.

- Ajustamento do contingente de pessoal às reais necessidades.
- Renovação do efetivo.
- Motivação do pessoal.
- Capacitação e reciclagem permanente dos empregados.
- Redução de custos.
- Aperfeiçoamento dos instrumentos de controle.
- Modernização, padronização e automação de rotinas.

DESENVOLVIMENTO DE PESSOAL

- Capacitação Profissional

Durante o exercício, visando a melhor preparação profissional da mão-de-obra da Empresa, foram treinados 25.742 empregados, sendo 6 no exterior. O número total de matrículas em treinamento foi de 59.608, sobretudo nas áreas de operações e manutenção (87% do total).

Por outro lado, através do Acordo RFFSA-SENAI, 2.260 alunos aprendizes estiveram matriculados em cursos de aprendizagem industrial, tendo 779 concluído os seus cursos.

Facultou ainda a Empresa oportunidade de treinamento profissional a estagiários de nível médio e universitário. O número total de estagiários, em 31/12/82, era de 582, dos quais 390 universitários.

Foram também concedidas, no exercício, 75.431 bolsas de estudo.

No que diz respeito ao recrutamento e seleção de pessoal, inscreveram-se em processos seletivos 32.275 candidatos (dos quais, 6.893 em processos seletivos internos), tendo sido 27.952 submetidos a prova de suficiência e 9.653 a exame psicológico.

O processo de revisão psicológica do pessoal ligado à segurança de tráfego alcançou um total de 5.356 empregados examinados (16,4% a mais do que em 1981).

Os recursos totais (Acordo RFFSA/SENAI) aplicados em atividades de treinamento e aprendizagem montaram a Cr$ 478,8 milhões.

ADMINISTRAÇÃO DE PESSOAL

- Quantitativo de Pessoal

A força de trabalho da RFFSA, em 31/12/82, situou-se em 84.632 empregados, com uma redução de 3.693 (4,2%) em relação ao efetivo existente à mesma data em 1981 (88.325).

Em termos do efetivo de pessoal do PCC a redução havida foi de 4.049 empregados (4,8%) situando-se o efetivo em 80.884 (84.963 em 1981).

Durante o período ocorreram 6.258 desligamentos (PCC), dos quais 1.644 por motivo de dispensa. Por outro lado, foram admitidos 2.138 novos empregados.

A evolução da força de trabalho nos últimos cinco anos, comparada com a existente em 1963 (tomado como referencial), foi a seguinte, em números redondos:

ANOS	FORÇA DE TRABALHO	VARIAÇÃO	ÍNDICE (1963=100)
1963	155.000	-	100
1978	95.000	-	61
1979	95.000	-	61
1980	89.000	- 6.000	57
1981	88.000	- 1.000	57
1982	84.000	- 4.000	54

Cabe ainda ressaltar nesta área:

- a implantação do Projeto SIAPES (Sistema de Integração Administrativa de Pessoal), visando a automação e padronização de serviços;
- a revisão e atualização do PCC;
- o Convênio com o INPS (Termo de Credenciamento) para a agilização do processamento de benefícios (Aposentadoria e Abono Permanência). O processo já está implantado na AG, CES, SR3 e SR6, beneficiando cerca de 38.000 empregados;

- o Convênio com o Ministério do Trabalho para a emissão de Carteiras Profissionais pela RFFSA.

ASSISTÊNCIA AO FERROVIÁRIO

- Saúde Ocupacional

Foram realizados nessa área os exames pré-admissionais, de revisão periódica, de avaliação de incapacidade por doença relativa aos primeiros quinze dias e o atendimento médico-hospitalar e farmacêutico aos acidentados do trabalho, tendo sido alcançado o número de 529.900 atendimentos. Os serviços odontológicos, por sua vez, realizaram 74.200 atendimentos.

O número de dias de licença para tratamento de saúde (15 primeiros dias, de responsabilidade da empresa) baixou de 304.898 em 1981 para 298.257 em 1982, com um decréscimo percentual de 2,2%, em função das medidas preventivas adotadas.

O quantitativo de empregados que percebem adicional de insalubridade reduziu-se em 4,5% (6072 em 1981 para 5.848 em 1982).

- Segurança do Trabalho

Refletindo o efeito das medidas que vem sendo adotadas nessa área e a atuação direta das CIPAS (cerca de 170 em toda a RFFSA), o número de acidentes de trabalho no exercício decresceu de 19,0% em relação ao ano anterior (8.260 acidentes em 1981 para 6.689 em 1982). O número de dias perdidos foi de 91.031, total este inferior em 21% ao verificado no ano anterior.

O número de equipamentos de proteção distribuídos aos empregados da Empresa foi de 293.200, dos quais 291.000 individuais. Paralelamente, foram distribuídos 80.300 uniformes de trabalho (tipo industrial).

- Serviços Sociais

Esta área continuou voltada ao atendimento preferencial da comunidade ferroviária mais diretamente ligada às atividades de transporte e manutenção.

Nesse sentido, teve prosseguimento o programa de atendimento destinado à obtenção, por parte dos empregados, de benefícios e serviços junto a organizações oficiais e comunitárias (INPS, INAMPS, REFER, BNH, etc), sem que os mesmos precisem afastar-se dos locais de trabalho. Foram assim economizados, ao longo de 15.100 km de linha, 61.395 homens-hora (acréscimo de 12,9% em relação ao ano

anterior), equivalentes a uma despesa improdutiva não realizada de Cr$ 16,7 milhões (+ 122,5% sobre o exercício anterior).

No campo social propriamente dito, as atividades desenvolvidas registraram os seguintes números: 39.590 entrevistas com empregados; 15.582 entrevistas com colaterais; 10.607 visitas domiciliares; 7.435 visitas hospitalares; 7.081 visitas a órgãos da comunidade; 11.924 visitas a locais de trabalho; 350 festividades promovidas e 182 assessoradas e 376 palestras.

Além disso, nos restaurantes (23), refeitórios (49) e cantinas (13), mantidos pelas Empresa para uso de seus empregados foram servidas 4.314.685 refeições.

O Fundo Social mantido pela Empresa, direcionado preferencialmente aos empregados diretamente ligados à operação ferroviária, aplicou recursos da ordem de Cr$ 39,9 milhões (+ 95,6% em relação ao ano anterior).

ASPECTOS ECONÔMICOS - FINANCEIROS

(EM MILHÕES DE CRUZEIROS)

CAPITAL SOCIAL

Em 1982, realizaram-se três aumentos do Capital Social da RFFSA, resultantes da AGO de 16.04.82 e AGE's de 12.07.82 e 31.12.82.

O posicionamento do capital em 31.12.82 foi de 156.128.110.766 ações, com a seguinte distribuição:

ACIONISTAS	AÇOES NOMINATIVAS		
	TIPO DE AÇÃO	QUANTIDADE	PARTICIPAÇÃO - %
União Federal	Ordinária	154.204.793.458	98,77
Estados	Preferencial	1.538.673.803	0,98
Municípios	Preferencial	384.643.505	0,25
TOTAL		156.128.110.766	100,00

FINANCIAMENTOS

Durante o exercício de 1982, foram tomados os seguintes financiamentos:

a - Em Moeda Estrangeira

BNDES		
Aquisição de 500 vagões	US$	21.149.871,38
BANQUE DE L'UNION EUROPEENNE		
Complemento por reajustamento de preços de 30 Trens Unidade	FF	28.132.500,00
BANQUE DE L'UNION EUROPEENNE		
Complemento por reajustamento de preços de 30 Trens Unidade	FF	20.923.812,50
BANK OF TOKYO		
Financiar programa de investimento da RFFSA	US$	25,000,000.00

FUJI BANK		
Financiar programa de investimentos da RFFSA	US$	25,000,000.00
LE CRÉDIT LYONNAIS		
Financiar programa de investimentos da RFFSA	US$	100,000,000.00
LA SOCIÉTÉ GÉNÉRALE		
Financiar programa de transporte metropolitano da RFFSA	FF	450.000.000,00
EULABANK		
Financiar pagamento do "Downpayment" (Contrato 012/81) e custos locais	US$	15,000,000.00
MITSUI		
Financiar programa de transporte metropolitano do Grande Rio	Y	4.675.000.000,00
NATIONAL BANK OF CANADA		
Financiar programa de investimentos da RFFSA	US$	80,000,000.00
NATIONAL BANK OF CANADA		
Financiar pagamento do "Downpayment" relativo à aquisição de equipamentos para locomotivas	US$	6,450,000.00
EXPORT DEVELOPMENT CORP.		
Financiar a modernização e reforma de locomotivas	US$	36,550,000.00
GANZ-MAVAG		
Financiar peças de reposição para locomotivas	US$	1,481,194.18

b - Em Moeda Nacional

BNDES		
Aquisição de 500 vagões	ORTN	6.598.575,0100

Em 1982 foram efetuados os seguintes pagamentos:

a - De Financiamentos Externos		38.915
Amortização	18.948	
Juros Exclusive Outros Encargos	19.967	
b - De financiamentos Internos		16.965
Amortização	1.824	
Juros Exclusive Outros Encargos	15.141	

Os saldos devedores de financiamentos, às taxas de câmbio em vigor em 31.12.82, passaram a ser os seguintes:

1 - Financiamentos Externos	242.131
2 - Financiamentos Internos	630.315
3 - Encargos de Financiamentos (Provisão de Juros Proporcionais)	10.570
TOTAL	883.016

MOVIMENTO FINANCEIRO

No exercício de 1982, a RFFSA movimentou recursos financeiros de Custeio, Capital e Outros que se elevaram a 372.056.

RECEBIMENTOS		DISPÊNDIOS		
CUSTEIO				
Da União	84.787	Regionais		169.502
Proprios	101.625	Administração Geral		24.173
Retenções e Depósitos	2.132	Restituições		1.850
CAPITAL				
Da União	10.948	Investimentos		112.719
Imposto Único (Exerc.Anterior)	91	Regionais	23.415	
Financiamentos	73.242	Adm. Geral	89.304	
Convênios	1.487	Serv. da Dívida		62.535
Adiantamento p/Aumt. Cap.	9.389	Amortizações	20.772	
P.M.E.	21.268	Encargos	41.763	
		Extra Orçamentário		320
SERVIÇO DA DÍVIDA				
Amortização	15.686			
Encargos	38.420			
OUTROS				
Extra Orçamentário	12.981			
TOTAL DOS RECEBIMENTOS	372.056	TOTAL DOS DISPÊNDIOS		371.099

ENCARGOS DA UNIÃO

No presente exercício, o Governo Federal fez constar do seu Orçamento de Custeio recursos da ordem de 70.000, para absorver os serviços de transportes antieconômicos produzidos pela Empresa.

DISCRIMINAÇÃO	VALORES	
Serviços Ferroviários Ressarcidos pela União		69.801
Complementações Tarifárias	69.801	

Além dos recursos acima referidos, a própria União, através do seu orçamento de Custeio, repassou à RFFSA o valor de 14.986, totalizando o montante de 84.787.

INVESTIMENTOS APENAS NA RFFSA

No transcurso do exercício de 1982, a RFFSA, sem suas controladas, imobilizou recursos da ordem de 92.469, que incidiram sobre o patrimônio, segundo os grandes itens, como se demonstra:

Via Permanente, Edifícios e Instalações	24.894
Equipamentos de Transportes - Aquisições	62.303
Equipamentos de Transportes - Construções e Reconstruções	4.276
Equipamentos, Máquinas e Ferramentas	882
Outros Investimentos	114
TOTAL	92.469

RESULTADO ECONÔMICO FINANCEIRO

a) Receita Operacional

No decorrer do exercício de 1982, a Receita Líquida dos Serviços elevou-se a 224.703, cujos componentes variaram positivamente em relação ao exercício anterior, como se demonstra:

DISCRIMINAÇÃO	RECEITA LÍQUIDA DOS SERVIÇOS			
	EXERCÍCIOS		VARIAÇÃO	
	1982	1981	ABSOLUTA	%
Receita dos Transportes	197.615	96.986	100.629	103,76
Receita Acessória dos Transportes	671	797	(126)	(15,81)
Receitas Diversas	11.431	3.306	8.125	245,77
SOMA	209.717	101.089	108.628	107,46
Receita Complementar	14.986	16.647	(1.661)	(9,98)
TOTAL	224.703	117.736	106.967	90,85

Os principais componentes geradores da Receita Líquida dos Serviços, incluida a Normalização Contábil, foram os seguintes:

DISCRIMINAÇÃO	RECEITAS			
	EXERCÍCIOS		VARIAÇÃO	
	1982	1981	ABSOLUTA	%
Mercadorias	135.742	66.346	69.396	104,60
Passageiros	61.322	29.505	31.817	107,84
Receita Complementar	14.986	16.647	(1.661)	(9,98)
Diversas	12.653	5.238	7.415	141,56
TOTAL	224.703	117.736	106.967	90,85

b) Custos dos Serviços Prestados

No decorrer do exercício de 1982, o Custo dos Serviços Prestados elevou-se a 193.266, cujos componentes variaram positivamente em relação ao exercício anterior, como se demonstra:

DISCRIMINAÇÃO	CUSTOS DOS SERVIÇOS PRESTADOS			
	EXERCÍCIOS		VARIAÇÃO	
	1982	1981	ABSOLUTA	%
Despesas de Conservação e Manutenção	104.850	50.536	54.314	107,48
Despesas de Operação	79.223	37.553	41.670	110,96
Despesas a Repartir	9.193	6.407	2.786	43,49
TOTAL	193.266	94.496	98.770	104,52

c) Despesas Operacionais

No decorrer do exercício de 1982, as Despesas Operacionais elevaram-se a 37.801, cujos componentes variaram positivamente em relação ao exercício anterior,como se demonstra:

DISCRIMINAÇÃO	DESPESAS OPERACIONAIS			
	EXERCÍCIOS		VARIAÇÃO	
	1982	1981	ABSOLUTA	%
Despesas com as Vendas	2.202	1.007	1.195	118,67
Despesas Administrativas	28.919	14.641	14.278	97,52
Despesas Gerais	10.410	8.281	2.129	25,71
Despesas Financeiras	779	266	513	192,86
Menos: Receitas Financeiras	(6.613)	(194)	(6.419)	3.308,76
Outras Despesas	2.104	1.116	988	88,53
TOTAL	37.801	25.117	12.684	50,50

d) Resultado Operacional dos Transportes

No decorrer do exercício de 1982, o Resultado Operacional dos Transportes apresentou-se conforme quadro a seguir:

DISCRIMINAÇÃO	RESULTADO OPERACIONAL			
	EXERCÍCIOS		VARIAÇÃO	
	1982	1981	ABSOLUTA	%
Receita Líquida dos Serviços	224.703	117.736	106.967	90,85
Custos dos Serviços Prestados	(193.266)	(94.496)	(98.770)	104,52
Resultado Operacional Bruto	31.437	23.240	8.197	35,27
Despesas Operacionais	(37.801)	(25.117)	(12.684)	50,50
Resultado Operacional dos Transportes	(6.364)	(1.877)	(4.487)	239,05

Corrigindo-se os resultados de 1981 do quadro anterior à moeda de 1982, obtemos a seguinte situação:

DISCRIMINAÇÃO	RESULTADO OPERACIONAL			
	EXERCÍCIOS		VARIAÇÃO	
	1982	1981	ABSOLUTA	%
Receita Líquida dos Serviços	224.703	230.103	(5.400)	(2,35)
Custos dos Serviços Prestados	(193.266)	(184.683)	(8.583)	4,65
Resultado Operacional	31.437	45.420	(13.983)	(30,79)
Despesas Operacionais	(37.801)	(49.089)	(11.288)	29,86
Resultado Operacional dos Transportes	(6.364)	(3.669)	(2.695)	73,45

OBS.: Correção efetuada à taxa de 95,44% com base no IGP, coluna 2 da Revista Conjunta Economica (FGV).

Ao evidenciarmos a Normalização Contábil referente aos ressarcimentos efetuados pela União, nos exercícios de 1982 e 1981, quadro a seguir, chegamos à seguinte conclusão: a Receita aumentou em 106,8%; a Normalização Contábil aumentou em 108,6%; o Custo dos Serviços Prestados aumentou em 104,5%.

DISCRIMINAÇÃO	EXERCÍCIOS		VARIAÇÃO	
	1982	1981	ABSOLUTA	%
Receitas	139.916	67.637	72.279	106,86
Normalização	69.801	33.452	36.349	108,66
SOMA	209.717	101.089	108.628	107,46
Custos dos Serviços Prestados	(193.266)	(94.496)	(98.770)	104,52
Variação	16.451	6.593	9.858	149,52
Receita Complementar	14.986	16.647	(1.661)	(9,98)
Resultado Operacional Bruto	31.437	23.240	8.197	35,27

Corrigindo-se os resultados de 1981 do quadro anterior à moeda de 1982, obtemos a seguinte situação: a Receita de 1982,em relação à de 1981,aumentou em 5,8%; a Normalização Contábil de 1982 referente aos Ressarcimentos da União, em relação ao exercício de 1981,foi efetuada a maior em 6,7%; e o Custo dos Serviços Prestados de 1982,em relação ao de 1981,aumentou 4,6%.

DISCRIMINAÇÃO	EXERCÍCIOS		VARIAÇÃO	
	1982	1981	ABSOLUTA	%
Receitas	139.916	132.189	7.727	5,85
Normalização	69.801	65.379	4.422	6,76
SOMA	209.717	197.568	12.149	6,15
Custo dos Serviços Prestados	(193.266)	(184.683)	(8.583)	4,65
Variação	16.451	12.885	3.566	27,68
Receita Complementar	14.986	32.535	(17.549)	(53.94)
Resultado Operacional Bruto	31.437	45.420	(13.983)	(30,79)

ÍNDICES ECONÔMICOS FINANCEIROS

O quadro a seguir tem por finalidade demonstrar a evolução dos Índices Econômicos e Financeiros da Empresa.

DISCRIMINAÇÃO	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982
I - ÍNDICES DE LIQUIDEZ - (1)							
a - Imediato	0,27	0,21	0,06	0,04	0,03	0,03	0,03
b - Seco	0,62	1,11	0,16	0,23	0,54	0,66	0,52
c - Corrente	1,39	2,20	0,44	0,54	0,90	1,01	0,73
II- COEFICIENTE LÍQUIDO DA EXPLORAÇÃO DOS TRANSPORTES - (2)	2,03	1,69	1,54	1,45	0,91	1,18	1,00

NOTA: A partir de 1978, de conformidade com a Lei 6.404/76, foi alterado o critério de classificação contábil do Ativo e Passivo Circulante.

(1) Proporção sobre o Passivo Circulante:

a) do Disponível;

b) do Disponível mais os Direitos Realizáveis no Exercício Subseqüente menos os Estoques;

c) do Disponível mais os Direitos Realizáveis no Exercício Subseqüente.

(2) Proporção entre o somatório dos Custos dos Serviços Prestados e o total das Despesas Operacionais sobre a Receita Líquida dos Serviços.

E M P R E S A S C O N T R O L A D A S

REDE FEDERAL DE ARMAZÉNS GERAIS FERROVIÁRIOS S.A.-AGEF

GENERALIDADES

O ano de 1982 distinguiu-se pela crescente integração da AGEF com a sua Controladora, a RFFSA.

Assim, e no sentido de contribuir para o aumento do tráfego ferroviário, a AGEF expandiu suas atividades, criando os seguintes órgãos:

. Escritório Regional da Bahia
. Terminal de Massui (BA)
. Terminal Rodo-Ferroviário Engº Carlos Antônio Filgueiras-TECAF (MG)
. Terminal de Três Rios (RJ)
. Terminal da Estação Marítima (RJ)

Com a criação do Escritório da Bahia, passou a AGEF a participar de todas as Superintendências Regionais da RFFSA, ao mesmo tempo em que suas frentes de trabalho passaram a se diversificar, principalmente no que se refere a terminais a céu aberto.

Em termos financeiros, finalmente, a exemplo do exercício anterior, a AGEF encerrou o ano de 1982 com todos os seus compromissos saldados e utilizando apenas recursos próprios.

O lucro líquido do exercício foi de Cr$ 66,4 milhões, ultrapassando o do exercício anterior em 239,1%.

ATIVIDADES OPERACIONAIS

Além de suas atividades costumeiras, operando milho, açúcar, trigo, algodão, soja, arroz, café, produtos industrializados, químicos e siderúrgicos, recebeu a AGEF as missões de operar cal, calcário, carvão, tubos, gusa, cobre, minérios, sucatas, etc., tendo sido, nesse sentido, incumbida de administrar vários terminais, tais como: Arará, Marítima e Três Rios, no Estado do Rio de Janeiro; Cruzeiro e Utinga em São Paulo; Prudente de Moraes, Metamig e TECAF, em Minas Gerais e Massui na Bahia.

Na área alfandegada, além de Uruguaiana, a AGEF está implantando um depósito público em Arará-RJ e outro em Jundiaí-SP.

A movimentação de mercadorias nos armazéns convencionais atingiu 2.703.997 toneladas, o que representou um crescimento de 36% em relação a 1981, enquanto que

os terminais graneleiros movimentaram 904.887 toneladas (-13,4%). Além disso, a Estação Ferroviária Alfandegada de Uruguaiana-EFAU, operou 131.832 toneladas (+8,3%).

No total, foram movimentadas 3.740.716 toneladas, ou seja, 18,6% a mais do que no ano anterior.

A movimentação por ferrovia (armazéns convencionais e graneleiros + transbordo) atingiu 3.308,3 mil toneladas, com a utilização de 67.175 vagões (incremento de 38% em relação a 1981).

O quadro seguinte mostra a movimentação total de mercadorias nos armazéns convencionais e graneleiros, durante o ano de 1982, comparada com a de 1981.

DISCRIMINAÇÃO	MILHARES DE VOLUMES			MILHARES DE TONELADAS		
	1981	1982	VARIAÇÃO (%)(2)	1981	1982	VARIAÇÃO (%) (2)
CEARÁ	980	1.392	+ 42,0	39	49	+ 27,7
BAHIA	-	-	-	-	14	-
GOIÁS	1.131	2.126	+ 88,0	129	107	- 17,2
MINAS GERAIS	2.642	9.546	+ 261,4	840	1.036	+ 23,3
RIO DE JANEIRO	-	2.431	-	43	129	+ 196,8
SÃO PAULO	27.990	26.814	- 4,2	774	1.288	+ 66,5
PARANÁ	2.272	3.059	+ 34,6	556	554	- 0,4
RIO GRANDE DO SUL(1)	31	27	- 12,5	772	564	- 27,0
TOTAL	35.046	45.395	+ 29,5	3.153	3.741	+ 18,6

(1) Inclui a movimentação da Estação Ferroviária Alfandegada de Uruguaiana-EFAU.
(2) Os percentuais referem-se a valores não arredondados.

Se for considerado todo o movimento realizado, incluindo-se aí a movimentação (inclusive transbordo) nas unidades armazenadoras da AGEF (armazéns convencionais e graneleiros e EFAU), as operações de transbordo fora dos próprios da AGEF e as operações de ponta (complementações rodoviárias), a movimentação total, no ano de 1982, foi de 5.551,2 mil toneladas, assim distribuídas:

MODALIDADE	TONELADAS MOVIMENTADAS (Milhares)	PARTICIPAÇÃO (%)
Ferrovia	3.308,3	59,6
Rodovia	2.043,4	36,8
Aquavia	199,5	3,6
Total	5.551,2	100,0

O nº total de veículos rodo-ferroviários movimentados (vagões e caminhões) foi de 250.761, assim discriminados:

OPERAÇÃO	VAGÕES	CAMINHÕES
Carga	26.085	113.946
Descarga	41.090	69.640
Total	67.175	183.586

A capacidade estática total dos armazéns graneleiros é de 273.000 t, tendo a taxa média de ocupação girado em torno dos 75%. A capacidade estática total dos armazéns convencionais, por sua vez, é de cerca de 350.000 t.

PRINCIPAIS ATIVIDADES E RESULTADOS DAS UNIDADES ESTADUAIS

- Escritório Regional do Ceará

Foram movimentadas, no exercício, 49.386 t. Os produtos derivados do setor agrícola foram responsáveis por 85,6% desse total, sendo o milho o principal produto operado (20.621 t).

A carga movimentada por ferrovia atingiu 9.220 t, com a utilização de 232 vagões, traduzindo acréscimos de 92% e 87%, respectivamente, em relação ao exercício anterior.

- Escritório Regional da Bahia

As operações foram iniciadas em novembro, tendo sido operadas (transbordo) até o fim do ano 14.407 t de tubos da Petrobrás, transportados em 435 vagões.

- Escritório Regional de Goiás

Não obstante o crescimento verificado na movimentação de alguns artigos como o feijão (+ 59%) e os produtos alimentícios (+ 534%), a frustração havida nas safras de milho e arroz e a retração observada no setor de produtos químicos provocaram uma redução de 17,2% na movimentação das unidades de Goiás. No total, foram movimentadas 106.603 t, tendo a ferrovia respondido por 49.244 t, através da utilização de 1.118 vagões (- 20,3% em relação a 1981).

- Superintendência Regional de Minas Gerais

Durante o exercício desenvolveram-se diversas atividades nas áreas da Superintendência Regional de Belo Horizonte da RFFSA, dentre as quais cabe citar:

. a utilização do Terminal da Metamig, em Barreiros
. a reativação do Terminal da MBR, em Barreiros
. a instalação de locais para as cimenteiras no TECAF
. o recebimento do Pátio de Três Rios.

A movimentação total foi de 1.035.577 t, ou seja, + 23,3% em relação a 1981, com destaque para os produtos siderúrgicos e o cimento, responsáveis por 58% desse total, com incrementos de 170% e 57%, respectivamente.

O sistema ferroviário movimentou 26.777 vagões, isto é, 37% a mais em relação ao exercício anterior.

- Escritório Regional do Rio de Janeiro

Foram ampliados, no decorrer do exercício, os serviços no Pátio de Arará, tendo ainda a AGEF assumido o controle operacional do armazém de Marítima.

Os produtos operados foram o cimento e o feijão, tendo o total movimentado (inclusive transbordo) atingido 128.689 t.

Quanto à participação da ferrovia, foram utilizados 2.013 vagões (acréscimo de 175% em relação a 1981), com movimentação de 123.700 t.

- Superintendência Regional de São Paulo

A movimentação de produtos no exercício chegou a 1.288.337 t, ou seja, um acréscimo de 66,5% em relação a 1981.

Os principais produtos operados foram: açúcar, arroz beneficiado, milho, feijão, algodão, químicos, maquinarias, papel, cimento e siderúrgicos.

No terminal graneleiro de Carapicuiba as operações com cereais aumentaram 49%, graças à boa safra de trigo que, juntamente com o milho, proporcionou um movimento de 212.431 t.

As ferrovias, através da utilização de 22.838 vagões, movimentaram ... 1.176.600 t de produtos variados, contra 10.199 vagões e 425.183 toneladas, em 1981, traduzindo aumentos de 124% e 178%, respectivamente.

- Superintendência Regional do Paraná

As diversas unidades armazenadoras desta Superintendência operaram ... 553.900 t, praticamente sem alteração em relação ao exercício anterior (555.780t), com destaque para o trigo (153.745 t) e o milho (107.752 t) que, juntos, responderam por 47% do volume total movimentado.

Quanto à participação das ferrovias, essas movimentaram 257.432 t (incremento de 58%), tendo sido operados 5.496 vagões.

- Escritório Regional do Rio Grande

A frustração ocorrida na safra da soja refletiu-se na operação do terminal graneleiro de Rio Grande, reduzindo em 27% a sua movimentação. O total movimentado foi de 431.985 t (inclusive 199.475 t movimentadas por navios).

As operações ferroviárias, em decorrência, também sofreram uma redução, tendo sido operadas 223.200 t (-28%), através da utilização de 5.178 vagões (-29%).

- Estação Ferroviária Alfandegada de Uruguaiana-EFAU

A movimentação global na EFAU, no ano de 1982, atingiu a 131.832 t, superior em 5,2% ao resultado de 1981 (125.341 t). O número de vagões operados (transbordo) foi de 3.088. Além das operações envolvendo granéis, foram transbordados 1.714 "containers" (34.280 t).

RECEITA E DESPESA

A receita total do exercício foi de Cr$ 2.620,6 milhões, mostrando um cresimento de 161,6% em relação ao exercício anterior. A receita operacional, equivalente a 97% da receita total, apresentou um crescimento de 163,6%.

A despesa total foi de Cr$ 2.260,3 milhões, acusando um crescimento de 158,1% em relação a 1981. A despesa operacional (Cr$ 1.825,5 milhões), por seu lado, cresceu 167,8%.

A despesa com pessoal e encargos (26,6% do total da despesa) teve um aumento de 113,7%. O efetivo de pessoal da AGEF, em 31/12/82, era de 588 servidores.

A amortização dos dois empréstimos contraídos junto ao Banco do Brasil (Pronazen), utilizados na construção dos armazéns graneleiros de São Paulo e Curitiba, envolveu um dispêndio de Cr$ 4 milhões, restando a amortizar nos dois próxi

mos exercícios a importância de Cr$ 5,3 milhões.

DEMONSTRAÇÃO DE RESULTADOS

	Cr$ 10^6
1. Receitas Operacionais	2.612,7
2. Despesas Operacionais	2.226,9
3. RESULTADO OPERACIONAL (1-2)	385,8
4. Receitas não Operacionais	7,9
5. Despesas não Operacionais	33,4
6. RESULTADO NÃO OPERACIONAL (4-5)	(25,5)
7. RESULTADO DA CORREÇÃO MONETÁRIA	230,3
8. RESULTADO ANTES DO IMPOSTO DE RENDA (3+6-7)	130,0
9. PROVISÃO P/I.RENDA E PARTIC. EMPREGADOS	63,6
10. SALDO À DISPOSIÇÃO DA ASSEMBLÉIA	66,4

INVESTIMENTOS

No exercício de 1982, a AGEF levou a efeito investimentos no valor de Cr$ 321,6 milhões. Desse total, Cr$ 253,1 milhões foram investidos para alcançar os objetivos das missões atribuídas pela Controladora. Os principais investimentos foram realizados no Terminal de Barreiros (Cr$ 150,1 milhões) e no Pátio de Arará (Cr$ 60,1 milhões).

CAPITAL SOCIAL

O capital social da AGEF, no decorrer do exercício, foi elevado a Cr$ 646,1 milhões para Cr$ 1.263,6 milhões.

EMPRESA DE ENGENHARIA FERROVIÁRIA S.A.-ENGEFER

GENERALIDADES

Muito embora tenha a Empresa sentido os reflexos das dificuldades financeiras enfrentadas pelo País, traduzidas por uma política de redução dos investimentos, mesmo assim pôde ela desincumbir-se das missões que lhe foram confiadas, tanto no setor de estudos e projetos quanto no de obras. Assim é que:

- Na Ferrovia do Aço, principal empreendimento a cargo da Empresa, foram alcançados níveis expressivos na execução de sua infra-estrutura, culminando com o vazamento do "Tunelão", com 8.645 m de extensão, em 07 de dezembro de 1982. Por outro lado, durante o exercício, foram adquiridos e estocados trilhos, dormentes e materiais diversos de fixação, em quantidade suficiente para a execução de 120 km de superestrutura.
- Foram concluídas as obras de construção da Ligação Araguari-Celso Bueno, dando condições para o início das operações, deixando-se para 1983 a execução de alguns serviços complementares.
- Nas Ligações Celso Bueno-Patrocínio e Guarapuava-Cascavel executaram-se obras de terraplenagem, de acordo com os recursos previstos.
- No que concerne às Ferrovias do Carvão, todos os seus projetos a cargo da ENGEFER foram concluídos, e tomadas todas as providências para a execução das obras do trecho Leão-Conde-Charqueadas, desde a desapropriação até a licitação.
- Foi desenvolvido o anteprojeto do Ramal de Cantagalo (RJ), permitindo uma redução sensível no seu custo de construção.
- Em agosto/82, foi entregue ao Governo Paraguaio a Edição Final do Anteprojeto de Engenharia da Ligação Ferroviária Asunción-Salto del Guayrá, constituindo-se no primeiro trabalho realizado pela Empresa no exterior.
- Finalmente, em base a convênio firmado com o GEIPOT, realizou a ENGEFER estudos de engenharia para definição das alternativas ferroviárias de escoamento do carvão na região oeste de Moçambique, na África, no âmbito de um programa de estudos e pesquisas técnico-econômicas acertado entre os Governos do Brasil e de Moçambique.

Além disso, a ENGEFER desenvolveu atividades de aperfeiçoamento profissional cabendo destacar:

- Simpósio sobre Escavações Subterrâneas, realizado, em novembro, em co-patrocínio com a Associação Brasileira de Geologia de Engenharia. Esse Simpósio reuniu 400 profissionais do setor para debater as modernas tecnologias de projeto e construção de obras dessa natureza, com ênfase ao método austríaco(NATM), bem como divulgar a capacidade técnica e a experiência acumulada pela ENGEFER na execução dos túneis da Ferrovia do Aço.

- Curso de Engenharia Ferroviária para Graduados (Curso Jerônimo Monteiro Filho), realizado nas dependências da ENGEFER, no período de maio a outubro, em convênio com a Escola de Engenharia da UFRJ, e que recebeu a freqüência de engenheiros da UFRJ, RFFSA e ENGEFER.

PRINCIPAIS ATIVIDADES NO EXERCÍCIO

- FERROVIA DO AÇO

A situação do trecho prioritário da Ferrovia do Aço (Jeceaba-Itutinga), com 319 km de extensão, era a seguinte, ao fim do exercício:

- Infra-estrutura

Dos 72 túneis existentes na Ferrovia, foram vazados 70, restando concluir os dois túneis do acesso a Floriano. O túnel da Mantiqueira, cognominado "Tunelão", com 8.645 m, foi vazado em 07 Dez 82.

Das 94 obras-de-arte especiais existentes na Ferrovia, 90 estão concluídas, restando uma no trecho Itutinga-Saudade e três no acesso a Floriano.

Os resultados alcançados, em termos de quantitativos físicos, são mostrados a seguir:

DISCRIMINAÇÃO	TOTAL PREVISTO	REALIZ./82	ACUMULADO	%
Terraplenagem (escavação-$10^3 m^3$)	146.350	7.790	142.736	98
Túneis (penetração, em metros)	51.524	4.042	51.329	99
Pontes/Viadutos (comprimento virtual executado, em metros)	27.481	1.971	26.580	97

Computando-se todos os serviços referentes a cada uma das obras consideradas, a situação, em termos percentuais, era a seguinte: terraplenagem-97%; túneis - 94%; obras de arte especiais-95%; plataforma-94%.

- Superestrutura

Foram executados, ao longo do exercício, vários estudos e projetos referentes à superestrutura, destacando-se o Plano Diretor e o Projeto Conceitual das instalações mecânicas do pátio Coronel João Carlos Guedes.

Foram também concluídas as instalações destinadas à estocagem de materiais da superestrutura, em Caetano Lopes, e implantadas as linhas de acesso às referidas instalações.

No que tange ao suprimento de materiais, já foram recebidos (acumulado) 36.000t de trilhos TR-68 Niobrás 200 e 3.054 t de trilhos TR-68 Aço Carbono; materiais diversos de fixação, e 257.000 dormentes de madeira.

A soldagem dos trilhos, em barras de 240 m, vem se processando nos estaleiros de Barra do Piraí, enquanto que o tratamento de dormentes vem sendo feito nas usinas de Goiânia e Bauru (FEPASA).

Quanto ao lançamento da superestrutura, o seu início está previsto para 1983, a cargo do 2º Batalhão Ferroviário, no sentido de Caetano Lopes para o sul; posteriormente, será ativada uma segunda frente a partir de Saudade para o norte.

- Sistemas

Além da participação de 27 engenheiros da Empresa no PELTREC, foram realizados pela ENGEFER os seguintes projetos e atividades:

. projeto do Sistema Auxiliar de Potência;
. execução do "Survey" do sistema terra-trem;
. elaboração do projeto das rotas de cabos entre as estações de microondas e as "relay-rooms" e do projeto de aterramento das estações de microondas;
. aperfeiçoamentos no programa de simulação de marcha para locomotivas diesel-elétricas e elaboração de programa para cálculo de distâncias de frenagem; e
. construção de depósitos para a STL nos pátios Coronel João Carlos Guedes, Itutinga e Saudade, onde vêm sendo estocados os materiais destinados à implantação dos sistemas.

ARAGUARI-CELSO BUENO-PATROCÍNIO

- Trecho Araguari-Celso Bueno

. Foi concluída a infra-estrutura; os serviços ainda em execução referem-se a obras de acabamento que não impedem o tráfego experimental. Foram escavados 4.876 x $10^3 m^3$ e executados 1.529 m de pontes e viadutos.

. O lançamento de trilhos foi concluído e o lastreamento executado, numa extensão total de 136 km, sendo 120 de via principal e 16 de desvios. Existem ainda serviços complementares, cujo término está previsto para o início de 1983.

. Foi iniciada a implantação do sistema de comunicações.

- Trecho Celso Bueno-Patrocínio

. Está em fase de conclusão o projeto de engenharia do contorno de Patrocínio.

. Situação das obras: executados 907 x $10^3 m^3$ de terraplenagem, equivalentes a 18,3% do total.

- Terminal de Monte Carmelo

. Tendo em vista a desativação do segmento entre essa cidade e Goiandira e a solicitação do Ministério dos Transportes, foi elaborado o projeto do Terminal Rodoferroviário de Monte Carmelo e executadas as obras de terraplenagem.

FERROVIAS DO CARVÃO

- Rio Grande do Sul

. Concluídos os projetos de infra-estrutura da Ligação Iruí-Leão-Conde - Charqueadas, de sua interligação com a EF-290 (inclusive o anteprojeto da ponte rodoferroviária sobre o rio Jacuí), e do Ramal de Candiota.

. Obtida imissão de posse do trecho Leão-Conde-Charqueadas e realizada licitação de suas obras, estando a ENGEFER no aguardo de recursos para o início das mesmas.

- Santa Catarina

. Aprovado o Projeto Final de Engenharia da infra-estrutura da Ligação Rio Fiorita-Cabeceiras do Rio Mãe Luzia.

. Concluído o estudo global do escoamento do carvão de Santa Catarina, que prevê a melhoria operacional da Divisão Operacional de Tubarão.

MALHA FERROVIÁRIA DO ESTADO DO PARANÁ

. Concluídos os projetos finais de engenharia do subtrecho Guarapuava-Goioxim e do contorno da cidade de Guarapuava, encontrando-se em andamento os projetos do subtrecho Goioxim-Cascavel e do contorno da cidade de Cascavel.

. Iniciadas as obras do subtrecho Guarapuava-Goioxim, as quais estão a cargo do 1º Batalhão Ferroviário.

RAMAL DE CANTAGALO

Em 1981, a ENGEFER, por solicitação da RFFSA, efetuou uma análise do projeto final de engenharia (já simplificado) para essa ligação (custo estimado: US$ 313 milhões) e de sua posterior alteração, com a adoção de uma variante (custo estimado: US$ 284 milhões), concluindo pela necessidade de sua adequação, com modificações das premissas anteriormente estabelecidas. Foi então desenvolvida a assim denominada Alternativa Norte, possibilitando uma sensível redução de custos.

Em 1982, visando a obter um orçamento mais preciso, a Empresa realizou a restituição aerofotogramétrica,na escala de 1:5.000,da faixa referente a essa alternativa e um estudo geotécnico simplificado.

Em decorrência, foi possível obter valores mais confiáveis para a comparação com os projetos existentes, chegando-se a uma estimativa de custo de US$ 152 milhões.

GUAÍRA-ASSUNÇÃO

A ENGEFER participou dos estudos iniciais e do anteprojeto da Ligação Asunción-Salto del Guairá. Essa ligação, totalmente compreendida em território paraguaio, com aproximadamente 480 km de extensão, pode ser dividida em dois trechos:

- Asunción-Sapucaí-Villarica, aproveitando a atual ferrovia paraguaia, o que implicará em uma total melhoria do trecho atual, com a adoção de bitola mista.
- Villarica-Cel. Oviedo-Teyupá-Salto del Guairá, onde se fará a interligação com a malha ferroviária brasileira em Guairá.

A ENGEFER coordenou a parte dos estudos referentes a engenharia ferroviária, a cargo de consultora selecionada pelo GEIPOT, a quem caberão a coordenação geral e os estudos operacionais, tudo mediante convênio ENGEFER/GEIPOT, tendo concluído, em 1982,a Edição Final do Anteprojeto, que foi entregue ao governo paraguaio.

ANEL FERROVIÁRIO DE BELO HORIZONTE

Foram analisadas e discutidas com a RFFSA, para efeito de elaboração de projeto definitivo, as diversas alternativas de interligação da Ferrovia do Aço com a Malha Ferroviária de Belo Horizonte.

Das alternativas apresentadas teve preferência a que liga a Ferrovia do Aço ao pátio de Capitão Eduardo, com ramais para o pátio do Matadouro e para General Carneiro, principalmente em face das menores implicações com desapropriações.

PESSOAL

O efetivo de pessoal da ENGEFER, ao fim do exercício, era de 830 empregados, dos quais 240 de nível universitário.

MOVIMENTO FINANCEIRO

- Recebimento e Aplicação de Recursos de Capital

Em 1982, foram recebidos Cr$ 43,7 bilhões, tendo a execução física totalizado Cr$ 44,7 bilhões, conforme discriminado a seguir:

Ferrovia do Aço	41,2
Ligação Araguari-C.Bueno-Patrocínio	3,5
	44,7

Foram executados, outrossim, obras e serviços no valor de Cr$ 8,6 bilhões, cuja liquidação passou para o próximo exercício, incluindo-se aí Cr$ 1,1 bilhão de compromissos pendentes relativos à ligação Araguari-Celso Bueno-Patrocínio.

CAPITAL SOCIAL

No decorrer do exercício, o capital social da ENGEFER foi elevado de Cr$ 230,0 milhões para Cr$ 450,0 milhões.

EMPRESA DE TRENS URBANOS DE PORTO ALEGRE S.A. - TRENSURB

GENERALIDADES

A atuação da TRENSURB, durante o exercício, continuou concentrada, prioritariamente, naquelas atividades relacionadas com a execução das obras e serviços previstos para a implementação da 1ª etapa (Porto Alegre-Sapucaia do Sul) do projeto de implantação de um serviço de trens urbanos na Região Metropolitana de Porto Alegre, ligando esta última cidade a Novo Hamburgo.

SITUAÇÃO DO PROJETO

Ao fim do exercício, era a seguinte a situação do Projeto, em sua primeira etapa (Porto Alegre-Sapucaia do Sul), com 26,7 km de extensão[1].

- Desapropriações

Já praticamente concluídas em 1981. No exercício, realizaram-se 13 pequenas desapropriações, totalizando 2.353m², necessárias à execução de obras de arte especiais e subestações, e 11 remoções em Diretor Pestana. O valor total aplicado nessas desapropriações e remoções foi de Cr$ 18,1 milhões.

- Andamento das Obras e Serviços

  - Infra-estrutura

    . Estações

Por conveniências operacionais, foi acrescentada uma estação ao projeto (São Pedro - km 2,98), localizada entre as estações de Rodoviária e Farrapos. Com isto, a distância média entre estações fixou-se em 1,86 km. Ao fim do exercício, das 15 estações agora previstas, 12 (80%) estavam em execução, achando-se as três restantes (20%) em fase de projeto.

    . Obras de Arte Especiais

Dos 12 viadutos previstos (ferroviários e rodoviários), com extensão total de 2.103 m, foram concluídos 7 (1.608 m), estando 2 outros em execução (276 m) e 3 em fase de projeto (219 m).

(1) Uma descrição detalhada desta etapa do Projeto encontra-se no Relatório RFFSA/1980.

As duas pontes ferroviárias previstas, sobre o rio Gravataí (256,6 m) e sobre o arroio Sapucaia (38,6 m), foram concluídas.

Estavam ainda em execução uma passagem inferior ferroviária, duas bacias (rodoviária e ferroviária) sob a Av. Voluntários da Pátria, uma travessia rodoviária e a conexão com a Av. Castelo Branco, esta última com 912 m de extensão e em fase de conclusão.

Das 15 passarelas de acesso às estações e/ou transposição da faixa de domínio, com extensão total de 2.206,5 m, ficaram concluídas 9, achando-se 2 outras em execução e 4 em fase de projeto.

. Infra-estrutura da Via

Do total de 27,6 km de via, estão em execução, em diversos estágios de adiantamento, 19,7 km, tendo sido ainda contratada a execução de 1,2 km.

. Pátio e Complexo de Oficinas e Administração

Concluídos o aterro e a estação elevatória, achando-se em execução as obras de drenagem.

Em termos da execução física acumulada da infra-estrutura, foram os seguintes os percentuais alcançados, comparados com o exercício anterior:

	1981	1982
Estações	6,4%	39,7%
Obras de Arte Especiais	48,0%	76,9%
Estrutura da Via	1,0%	39,2%

- Superestrutura

Foram concluídos para a RFFSA (bitola métrica) 9.830 m de ramais e desvios (ramal ferroviário ao porto e desvios provisórios), encontrando-se em andamento a construção do pátio de Diretor Pestana, com 10.900 m de linhas.

No que diz respeito às linhas da TRENSURB, foi concluída a aquisição dos trilhos e acessórios, enquanto prossegue a fabricação dos dormentes.

- Sistemas

. Eletrificação: contratada a parte relativa à alimentação elétrica e subestações e em fase de recebimento o material de rede aérea.

. Sinalização: em fase de licitação.

. Telecomunicações: em fase de preparo de Edital.

PESSOAL

O efetivo de pessoal da TRENSURB, em 31/12/82 situou-se em 109 empregados.

LICITAÇÕES E CONTRATOS

No âmbito do Acordo de Empréstimo celebrado com o Banco Internacional para a Reconstrução e Desenvolvimento, foram concretizadas 4 concorrências públicas internacionais, relativas à aquisição de 25 trens-unidade elétricos; equipamentos e materiais para a via permanente e sistema eletrificado, além de uma licitação para a prestação de Serviços de Consultoria para Organização.

Ao término do exercício, estavam em preparação 4 concorrências relativas ao fornecimento de equipamentos de manutenção de material rodante e construção da infra-estrutura da via férrea, e duas outras estavam em andamento, relativas, respectivamente, a fornecimento e implantação de sistemas de sinalização de segurança e a fornecimento de materiais e equipamentos necessários à implantação de rede aérea de tração elétrica (complementar).

Independentemente do Acordo, foram concretizadas, no mercado nacional, 5 concorrências, estando outra em andamento, relativas à construção de estações, infra-estrutura da via, prédios do depósito e oficina do complexo de manutenção do material rodante e montagem da rede aérea. Foi ainda assinado o contrato para prestação de serviços de consultoria relativos ao Estudo de Viabilidade Sócio-Econômica da 2ª etapa do Projeto (Sapucaia do Sul-Novo Hamburgo).

ORIGEM E APLICAÇÃO DOS RECURSOS

- Recursos recebidos em 1982

Fontes	Cr$ 10^6	%
EBTU/PME	1.357,6	24,8
RFFSA/PME	3.233,0	59,0
BIRD	865,0	15,8
Estado do Rio Grande do Sul	15,0	0,3
Outras Receitas	7,0	0,1
Total	5.477,6	100,0

Aplicações	Cr$ 10^6	%
Custeio	333	6,4
. Pessoal e Enc.Sociais	265	5,1
. Outros	68	1,3
Capital	4.898	93,6
. Veículos, Máquinas e Equipamentos	37	0,7
. Desapropriações	17	0,3
. Obras em andamento	3.968	75,9
. Almoxarifado das obras	865	16,5
. Antecipações contratuais	1	-
. Direitos realizáveis	10	0,2
Total	5.231	100,0

CAPITAL SOCIAL

Durante o exercício, o capital social da TRENSURB foi elevado para Cr$ 11.977.256.919,00, passando a ser a seguinte a composição acionária:

. RFFSA 55,41%
. EBTU 38,94%
. Estado do Rio Grande do Sul 3,00%
. Município de Porto Alegre 2,59%
. B.Desenvolv.do Extremo Sul-BRDE 0,06%

A N E X O S

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL SOCIEDADE ANÔNIMA

(CGC 33613332/0001-09)

BALANÇOS PATRIMONIAIS

LEVANTADOS EM 31 DE DEZEMBRO DE 1982 E 1981

(EM MILHÕES DE CRUZEIROS)

ATIVO	EXERCÍCIOS 1982	EXERCÍCIOS 1981
ATIVO CIRCULANTE	103.097	59.955
DISPONIBILIDADES	4.813	1.831
Bens Numerários	20	16
Bancos C/Movimento	4.793	1.815
DIREITOS REALIZÁVEIS NO EXERCÍCIO SUBSEQUENTE	97.376	57.800
Débitos de Clientes (NOTA 3)	47.651	23.214
Outros Direitos (NOTA 4)	20.761	14.145
Estoques	28.964	20.441
Materiais	25.312	14.134
Produtos em Processo de Fabricação	338	75
Material em Trânsito	3.314	6.232
APLICAÇÃO DE RECURSOS EM DESPESAS DO EXERCÍCIO SEGUINTE	908	324
Despesas Pagas Antecipadamente	908	324
ATIVO REALIZÁVEL A LONGO PRAZO	12.411	3.558
Depósitos Compulsórios e Judiciais	831	426
FGTS - Depósitos não Optantes	3.109	996
Empresas Controladas ou Coligadas	151	22
Outros Direitos (NOTA 5)	8.320	2.114
ATIVO PERMANENTE	3.020.619	1.468.920
INVESTIMENTOS	13.004	3.654
Participação em Empresas Controladas ou Coligadas (NOTA 6)	12.859	3.587
Participação em Outras Empresas	145	67
ATIVO IMOBILIZADO (NOTA 7)	2.989.139	1.464.582
DIFERIDO	18.476	684
TOTAL DO ATIVO	3.136.127	1.532.433

PASSIVO	EXERCÍCIOS 1982	EXERCÍCIOS 1981
PASSIVO CIRCULANTE	147.552	59.066
Fornecedores e Empreiteiros	39.143	17.200
Empréstimos (NOTA 8)	78.128	19.841
Pessoal a Pagar	178	7
Encargos Sociais	3.992	2.186
Credores por Depósitos, Cauções e Serviços (NOTA 9)	7.668	9.203
FGTS a Liquidar	1.027	619
Provisões Diversas (NOTA 10)	17.416	10.010
PASSIVO EXIGÍVEL A LONGO PRAZO	838.531	416.934
Empréstimos (NOTA 8)	804.888	388.360
FGTS - Não Optantes	3.109	996
Outras Obrigações (NOTA 11)	30.534	27.578
RESULTADO DE EXERCÍCIOS FUTUROS	(25)	(730)
Receitas de Exercícios Futuros	968	448
Transações Internas	(993)	(1.178)
PATRIMÔNIO LÍQUIDO	2.150.069	1.057.163
Capital (NOTA 12)	1.065.295	512.925
Reserva de Capital	1.177.063	552.373
Prejuízos Acumulados	(92.289)	(8.135)
TOTAL DO PASSIVO	3.136.127	1.532.433

As notas explicativas da Diretoria fazem parte integrante das demonstrações financeiras.

PAULO MARCOS MAZONI ANDRADE
DIRETOR DE CONTROLE
CPF-000348356/87

WALDYR CIO MARTINEZ
CHEFE DA DIVISÃO DE CONTADORIA
CONTADOR CRC-RJ 010387/9
CPF-019374647/68

WALTER RIOS ALVES
CHEFE DEPTO GERAL CENT.CONTÁBIL
CONTADOR CRC-RJ 09185/4
CPF-086782357/72

CARLOS ALOYSIO WEBER
PRESIDENTE
CPF-001053682/53

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL SOCIEDADE ANONIMA

(CGC 33613332/0001-09)

DEMONSTRAÇÕES DOS PREJUÍZOS ACUMULADOS

REFERENTES AOS EXERCÍCIOS FINDOS EM 31 DE DEZEMBRO DE 1982 E 1981

(EM MILHÕES DE CRUZEIROS)

	1982	1981
PREJUÍZOS DE EXERCÍCIOS ANTERIORES	(8.135)	(379)
AJUSTES DE EXERCÍCIOS ANTERIORES	-	(490)
SALDO AJUSTADO NO INÍCIO DO EXERCÍCIO	(8.135)	(869)
TRANSFERÊNCIA PARA PREJUÍZOS ACUMULADOS	-	3.002
CORREÇÃO MONETÁRIA DE PREJUÍZOS ANTERIORES	(7.953)	(362)
PREJUÍZO LÍQUIDO DO EXERCÍCIO	(76.201)	(9.906)
PREJUÍZOS ACUMULADOS NO FIM DO EXERCÍCIO	(92.289)	(8.135)

As notas explicativas da Diretoria fazem parte integrante das demonstrações financeiras.

PAULO MARCOS MAZONI ANDRADE
DIRETOR DE CONTROLE
CPF-000348356/87

WALDYR CID MARTINEZ
CHEFE DA DIVISÃO DE CONTADORIA
CONTADOR CRC-RJ 010387/9
CPF-019374647/68

WALTER RIOS ALVES
CHEFE DEPTO.GERAL CENT.CONTÁBIL
CONTADOR CRC-RJ 09185/4
CPF-086782357/72

CARLOS ALOYSIO WEBER
PRESIDENTE
CPF-001053682/53

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL SOCIEDADE ANÔNIMA

(CGC 33613332/0001-09)

DEMONSTRAÇÕES DOS RESULTADOS

REFERENTES AOS EXERCÍCIOS FINDOS EM 31 DE DEZEMBRO DE 1982 E 1981

(EM MILHÕES DE CRUZEIROS)

		1982	1981
RECEITAS LÍQUIDAS DOS SERVIÇOS	(Nota 13)	209.717	101.089
RECEITA COMPLEMENTAR	(Nota 13)	14.986	16.647
SOMA		224.703	117.736
CUSTOS DOS SERVIÇOS PRESTADOS		(193.266)	(94.496)
LUCRO BRUTO		31.437	23.240
DESPESAS OPERACIONAIS			
Despesas com as Vendas		(2.202)	(1.007)
Despesas Gerais e Administrativas	(Nota 14)	(39.329)	(22.922)
Despesas Financeiras		(779)	(266)
Menos: Receitas Financeiras		6.613	194
Outras Despesas Operacionais		(2.104)	(1.116)
TOTAL DAS DESPESAS OPERACIONAIS		(37.801)	(25.117)
PREJUÍZO OPERACIONAL DOS TRANSPORTES		(6.364)	(1.877)
RECEITAS NÃO OPERACIONAIS			
Receitas não Operacionais		5.785	7.845
DESPESAS NÃO OPERACIONAIS			
Despesas não Operacionais		(3.639)	(2.969)
RESULTADO DO EXERCÍCIO ANTES DOS EFEITOS INFLACIONÁRIOS		(4.218)	2.999
RESULTADOS INFLACIONÁRIOS (NOTA 15)			
Resultado da Correção Monetária do Balanço		303.590	159.369
Receitas Cambiais		12.637	2.863
Resultado das Correções Monetária e Cambial dos Contratos de Empréstimos:			
Da Ferrovia do Aço		(65.268)	(33.013)
Dos Transportes Metropolitanos (Serviço Social)		(94.603)	(24.171)
De Locomotivas e Vagões		(96.692)	(47.724)
De Outros		(131.647)	(70.229)
PREJUÍZO LÍQUIDO DO EXERCÍCIO		(76.201)	(9.906)

As notas explicativas da Diretoria fazem parte integrante das demonstrações financeiras

PAULO MARCOS MAZONI ANDRADE
DIRETOR DE CONTROLE
CPF-000348356/87

WALDYR CIO MARTINEZ
CHEFE DA DIVISÃO DE CONTADORIA
CONTADOR CRC-RJ 010387/9
CPF-019374647/68

WALTER RIOS ALVES
CHEFE DEPTO GERAL CENT.CONTÁBIL
CONTADOR CRC-RJ 09185/4
CPF-086782357/72

CARLOS ALOYSIO WEBER
PRESIDENTE
CPF-001053682/53

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL SOCIEDADE ANÔNIMA

(CGC 33613332/0001-09)

DEMONSTRAÇÕES DAS ORIGENS E APLICAÇÕES DE RECURSOS

REFERENTES AOS EXERCÍCIOS FINDOS EM 31 DE DEZEMBRO DE 1982 E 1981

(EM MILHÕES DE CRUZEIROS)

	1982	1981
ORIGENS DE RECURSOS		
Resultado do Exercício	(76.201)	(9.906)
Mais:		
Depreciação, Amortização e Exaustão	29.044	13.065
Correção Monetária e Cambial de Empréstimos a Longo Prazo	352.272	166.625
Variação do Resultado de Exercícios Futuros	704	-
Menos:		
Resultado da Correção Monetária do Balanço	(303.590)	(159.369)
Variação do Resultado de Exercícios Futuros	-	(283)
Total Provenientes das Operações	2.229	10.132
Ajustes de Exercícios Anteriores	-	(490)
	2.229	9.642
Aumento do Passivo Exigível a Longo Prazo		
Empréstimos Obtidos	86.934	72.582
Outras Obrigações	5.009	25.573
Recursos Recebidos para Aumento de Capital	99.755	40.071
	193.987	147.868
APLICAÇÕES DE RECURSOS		
Parcela dos Empréstimos a Longo Prazo Transferida para Exigível a Curto Prazo	42.190	11.329
Aumento do Realizável a Longo Prazo	8.853	871
Integralização de novos Investimentos	4.044	160
Aquisição de Direitos do Imobilizado ao Custo (Variação Líquida)	184.182	129.704
Adição ao Custo no Ativo Diferido (Excluída a Variação Monetária Diferida Nota 2)	62	117
	239.331	142.181
AUMENTO DO CAPITAL CIRCULANTE LÍQUIDO	(45.344)	5.687
	193.987	147.868
VARIAÇÃO NO CAPITAL CIRCULANTE LÍQUIDO		
ATIVO CIRCULANTE	43.142	27.663
PASSIVO CIRCULANTE	(88.486)	(21.976)
	(45.344)	5.687

As notas explicativas da Diretoria fazem parte integrante das demonstrações financeiras

PAULO MARCOS MAZONI ANDRADE
DIRETOR DE CONTROLE
CPF-000348356/87

WALDYR CIO MARTINEZ
CHEFE DA DIVISÃO DE CONTADORIA
CONTADOR CRC-RJ 010387/9
CPF-019374647/68

WALTER RIOS ALVES
CHEFE DEPTO GERAL CENT.CONTÁBIL
CONTADOR CRC-RJ 091835/4
CPF-086782357/72

CARLOS ALOYSIO WEBER
PRESIDENTE
CPF-001053682/53

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL SOCIEDADE ANÔNIMA

(CGC 33613332/0001-09)

DEMONSTRAÇÕES DAS MUTAÇÕES PATRIMONIAIS

REFERENTES AOS EXERCÍCIOS FINDOS EM 31 DE DEZEMBRO DE 1982 E 1981

(EM MILHÕES DE CRUZEIROS)

DISCRIMINAÇÃO	CAPITAL	RESERVAS DE CAPITAL			RESERVAS DE REAVALIAÇÃO	RESULTADOS ACUMULADOS	TOTAL
		CORREÇÃO MONETÁRIA DO CAPITAL	RECURSOS EXTERNOS	TOTAL RESERVAS CAPITAL			
SALDO EM 31 DE DEZEMBRO DE 1980	136.232	69.173	46.023	115.196	270.016	(379)	521.065
Ajuste de Exercícios Anteriores	-	-	-	-	-	(490)	(490)
Saldo Ajustado em 01 de janeiro de 1981	136.232	69.173	46.023	115.196	270.016	(869)	520.575
Aumento de Capital Social:							
Correção Monetária do Capital - AGO - 20.04.81	69.173	(69.173)	-	(69.173)	-	-	-
Reservas - Assembléia Geral - AGE - 31.12.81	307.520	-	(37.504)	(37.504)	(270.016)	-	-
Reclassificação para Passivo Exigível	-	-	(1.131)	(1.131)	-	-	(1.131)
Transferência para Lucros Acumulados	-	-	(3.002)	(3.002)	-	3.002	-
Recursos Recebidos	-	-	40.071	40.071	-	-	40.071
Correção Monetária do Exercício	-	488.492	19.424	507.916	-	(362)	507.554
Resultado do Exercício	-	-	-	-	-	(9.906)	(9.906)
SALDO EM 31 DE DEZEMBRO DE 1981	512.925	488.492	63.881	552.373	-	(8.135)	1.057.163
Aumento de Capital Social:							
Correção Monetária do Capital - AGO - 16.04.82	488.492	(488.492)	-	(488.492)	-	-	-
Reservas - Assembléia Geral - AGE - 12.07 e 31.12.82	63.878	-	(63.878)	(63.878)	-	-	-
Recursos Recebidos	-	-	99.755	99.755	-	-	99.755
Correção Monetária do Exercício	-	1.039.105	38.200	1.077.305	-	(7.953)	1.069.352
Resultado do Exercício	-	-	-	-	-	(76.201)	(76.201)
SALDO EM 31 DE DEZEMBRO DE 1982	1.065.295	1.039.105	137.958	1.177.063	-	(92.289)	2.150.069

As notas explicativas da Diretoria fazem parte integrante das demonstrações financeiras

PAULO MARCOS MAZONI ANDRADE
DIRETOR DE CONTROLE
CPF-000348356/87

WALDYR CID MARTINEZ
CHEFE DA DIVISÃO DE CONTADORIA
CONTADOR CRC-RJ 010387-9
CPF-019374647/68

WALTER RIOS ALVES
CHEFE DEPTO GERAL CENT.CONTÁBIL
CONTADOR CRC-RJ 09185/4
CPF-086782357/72

CARLOS ALOYSIO WEBER
PRESIDENTE
CPF-001053682/53

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL SOCIEDADE ANÔNIMA

(CGC 33613332/0001-09)

DEMONSTRAÇÕES DAS RECEITAS E DESPESAS

REFERENTES AOS EXERCÍCIOS FINDOS EM 31 DE DEZEMBRO DE 1982 E 1981

(EM MILHÕES DE CRUZEIROS)

RECEITA	VALORES 1982	VALORES 1981
RECEITA LÍQUIDA DOS SERVIÇOS		
Receitas dos Transportes Ferroviários	197.615	95.083
Receitas dos Transportes não Ferroviários	6.334	1.903
Receitas Acessórias dos Transportes	671	797
Aluguéis, Arrendamentos e Concessões	1.292	709
Receitas Financeiras	6.613	194
Trabalhos e Fornecimentos a Terceiros sem Localização de Despesas	1.613	949
Trabalhos e Fornecimentos a Terceiros com Localização de Despesas	909	495
Ressarcimentos dos Poderes Públicos	-	649
Receitas de Serviços Anexos	100	64
Receitas Eventuais	847	267
Receitas de Transportes em Serviços Internos	336	173
RECEITA COMPLEMENTAR	14.986	16.647
SUBTOTAL	231.316	117.930
RECEITAS NÃO OPERACIONAIS		
Correção Monetária do Balanço	303.590	159.369
Reversão de Provisões	-	1.194
Diferença de Câmbio	12.637	2.864
Outras Receitas não Operacionais	5.786	6.650
TOTAL	553.329	288.007
RESULTADO LÍQUIDO DO EXERCÍCIO	76.201	9.906
TOTAL GERAL	629.530	297.913

DESPESA	VALORES 1982	VALORES 1981
CUSTOS DOS SERVIÇOS PRESTADOS		
Via Permanente, Edifícios e Instalações	39.081	19.702
Eletrotécnica	7.347	3.468
Equipamento de Transporte	30.015	14.217
Demolições e Desmontagens de Equipamentos e Instalações	112	133
Depreciação e Anuidade de Renovação	28.295	13.016
Transportes	79.223	37.553
Despesas a Repartir	9.193	6.407
SUBTOTAL	193.266	94.496
DESPESAS OPERACIONAIS		
Despesas com Vendas	2.202	1.007
Despesas Administrativas	28.920	14.641
Despesas Gerais	10.410	8.281
Despesas Financeiras	779	266
Outras Despesas	2.104	1.116
SUBTOTAL	44.415	25.311
DESPESAS NÃO OPERACIONAIS		
Correção Monetária de Empréstimos	186.949	79.127
Correção Cambial de Empréstimos	201.261	96.010
Outras Despesas não Operacionais	3.639	2.969
SUBTOTAL	391.849	178.106
TOTAL GERAL	629.530	297.913

As notas explicativas da Diretoria fazem parte integrante das demonstrações financeiras

PAULO MARCOS MAZONI ANDRADE
DIRETOR DE CONTROLE
CPF-000348356/87

WALDYR CIO MARTINEZ
CHEFE DA DIVISÃO DE CONTADORIA
CONTADOR CRC-RJ 010387-9
CPF-019374647/68

WALTER RIOS ALVES
CHEFE DEPTO GERAL CENT.CONTÁBIL
CONTADOR CRC-RJ 09185/4
CPF-086782357/72

CARLOS ALOYSIO WEBER
PRESIDENTE
CPF-001053682/53

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL SOCIEDADE ANÔNIMA

(CGC 33613332/0001-09)

SALDOS DAS CONTAS DE RESERVAS

REFERENTES AOS EXERCÍCIOS FINDOS EM 31 DE DEZEMBRO DE 1982 e 1981

(EM MILHÕES DE CRUZEIROS)

N A T U R E Z A	1982	1981
RESERVAS	1.177.063	552.373
VALOR ORIGINAL	96.820	41.151
CORREÇÃO MONETÁRIA	41.138	22.730
CORREÇÃO MONETÁRIA DO CAPITAL	1.039.105	488.492
RESERVAS DE CAPITAL	1.140.749	540.606
VALOR ORIGINAL	66.001	31.857
CORREÇÃO MONETÁRIA	35.643	20.257
CORREÇÃO MONETÁRIA DO CAPITAL	1.039.105	488.492
PARA AUMENTO DO CAPITAL	-	9.407
FUNDO FEDERAL PARA DESENVOLVIMENTO FERROVIÁRIO		
VALOR ORIGINAL	-	2.547
CORREÇÃO MONETÁRIA	-	6.860
ORÇAMENTO DA UNIÃO	94.433	39.351
VALOR ORIGINAL	65.054	28.423
CORREÇÃO MONETÁRIA	29.379	10.928
FUNDO DE DESENVOLVIMENTO - FDAE	234	118
VALOR ORIGINAL	20	20
CORREÇÃO MONETÁRIA	214	98
INSTITUTO BRASILEIRO DO CAFÉ	195	99
VALOR ORIGINAL	18	18
CORREÇÃO MONETÁRIA	177	81
FUNDO DE DESENVOLVIMENTO DE TRANSPORTES URBANOS - FDTU	6.699	3.097
VALOR ORIGINAL	902	842
CORREÇÃO MONETÁRIA	5.797	2.255
SALDO PATRIMONIAL DA GGT	83	42
VALOR ORIGINAL	7	7
CORREÇÃO MONETÁRIA	76	35
RESERVAS COM RECURSOS ESPECIAIS	26.925	11.767
VALOR ORIGINAL	21.430	9.294
CORREÇÃO MONETÁRIA	5.495	2.473
INVESTIMENTO ACORDO RFFSA X SENAI	699	255
VALOR ORIGINAL	150	89
CORREÇÃO MONETÁRIA	549	166
FUNDO DE DESENVOLVIMENTO - FIDEM	-	291
VALOR ORIGINAL	-	61
CORREÇÃO MONETÁRIA	-	230
PROGRAMA DE MOBILIZAÇÃO ENERGÉTICA - TRANSPORTES ALTERNATIVOS - PME	26.175	11.110
VALOR ORIGINAL	21.268	9.109
CORREÇÃO MONETÁRIA	4.907	2.001
TRANSESP - PESQUISA E PLANEJAMENTO DO ESTADO DE SÃO PAULO S.A.	43	22
VALOR ORIGINAL	6	6
CORREÇÃO MONETÁRIA	37	16
RECURSOS PARA INVESTIMENTOS	8	89
VALOR ORIGINAL	6	29
CORREÇÃO MONETÁRIA	2	60
ADIANTAMENTOS PARA AUMENTO DE CAPITAL BNDES-CONTRATO 8222036S	9.389	-
VALOR ORIGINAL	9.389	-

As notas explicativas da Diretoria fazem parte integrante das demonstrações financeiras

PAULO MARCOS MAZONI ANDRADE
DIRETOR DE CONTROLE
CPF-0003483S6/87

WALDYR CIO MARTINEZ
CHEFE DA DIVISÃO DE CONTABILIDADE
CONTADOR CRC-RJ 010387/9
CPF-019374647/68

WALTER RIOS ALVES
CHEFE DEPTO GERAL CENT.CONTÁBIL
CONTADOR CRC-RJ 09185/4
CPF-0867823S7/72

CARLOS ADYSIO WEBER
PRESIDENTE
CPF-001053682/S3

NOTAS EXPLICATIVAS DA DIRETORIA ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS REFERENTES AOS EXERCÍCIOS FINDOS EM 31 DE DEZEMBRO DE 1982 E 1981 (EM MILHÕES DE CRUZEIROS)

1. PRÁTICAS CONTÁBEIS

Na preparação e apresentação das demonstrações financeiras da Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima ("REDE"), são observados os dispositivos da legislação para sociedades por ações e tributária e as diretrizes emanadas do Ministério dos Transportes.

As principais práticas contábeis adotadas são as seguintes:

a) Estoques:

Compostos principalmente de materiais nos Almoxarifados, destinados à manutenção, conservação e benfeitorias dos equipamentos envolvidos nas atividades operacionais da Rede, são demonstrados ao custo médio de aquisição ou produção, inferior ao valor de mercado.

b) Ativo Imobilizado:

Os principais bens componentes do ativo imobilizado, exceto imobilizações em andamento, são demonstrados pelos seus valores de reposição e/ou de mercado, ajustados, quando aplicável, para refletirem o desgaste físico e obsoletismo. Conforme Laudo de Avaliação de peritos independentes, datado de 14 de fevereiro de 1980, esses valores foram apurados através de tombamento físico e correspondente avaliação, desenvolvidos com base nas existências físicas em 31 de dezembro de 1977, atualizadas pelas movimentações (físicas e financeiras) ocorridas entre aquela data e 31 de dezembro de 1979 e pelo reconhecimento de quotas de depreciação e amortização e de correção monetária correspondentes ao mesmo período. Os valores desses bens são corrigidos monetariamente a partir de 1980. Os bens adquiridos a partir de 1º de janeiro de 1980 são demonstrados ao custo corrigido.

As imobilizações em andamento, que representam gastos destinados à expansão e aquisição de bens do imobilizado, são demonstradas ao custo acrescido de correção monetária, adicionado de juros sobre financiamentos (item "d" abaixo).

Os demais bens estão avaliados ao custo corrigido monetariamente.

As depreciações e amortizações do imobilizado foram calculadas a partir de 1969 e até 31 de dezembro de 1979 (antes do registro contábil do tombamento físico e avaliação mencionados acima) pelo método linear. Como resultado da nova avaliação em 1979, os saldos das depreciações acumuladas em 31 de dezembro de 1979, foram absorvidos pela avaliação efetuada e registrada naquela data. A partir de 1º de janeiro de 1980 a Rede passou a constituir provisão para depreciação, pelo método linear, com base em taxas anuais condizentes com a natureza e vida útil provável dos bens existentes em 31 de dezembro de 1979 e daqueles adquiridos posteriormente.

c) Investimentos em empresas controladas são demonstrados ao custo de aquisição, corrigido monetariamente.

d) Juros sobre financiamentos:

Pelo fato de quase a totalidade dos recursos provenientes de operações de financiamentos ter sido aplicada em investimentos fixos, os quais, pelas características peculiares da indústria ferroviária, apresentam prazos médios de retorno financeiro bastante superiores aos prazos contratuais dos financiamentos, os juros incorridos com as referidas operações financeiras são agregados, através de registro no grupamento das contas de imobilizações em andamento, aos valores do ativo imobilizado. A contabilização dos juros como acréscimo aos custos dos respectivos bens adquiridos, permite sua amortização em função da vida útil econômica dos bens e proporciona uma contraposição mais racional de custos e receitas, consoante instruções específicas do Ministério dos Transportes. Os juros capitalizados até 31 de dezembro de 1979, foram revertidos em 1980, através do reconhecimento da nova avaliação do ativo imobilizado.

e) Serviços Ferroviários Ressarcidos pela União:

Os ressarcimentos da União para cobertura de insuficiência tarifária dos serviços sociais e serviços antieconômicos mantidos pela Rede são refletidos nas receitas operacionais do exercício.

2. MUDANÇA NAS PRÁTICAS CONTÁBEIS

Conforme concordância da Secretaria de Controle Interno do Ministério dos Transportes, a partir do exercício financeiro de 1982 a Rede adotou o procedimento contábil de diferir o excedente das variações monetárias correspondentes aos empréstimos contraídos para o financiamento do projeto e construção da Ferrovia do Aço, sobre a correção monetária dos respectivos custos incorridos. Anteriormente referido excedente era refletido diretamente nos resultados dos exercícios em que ocorriam.

Como decorrência desta mudança, o prejuízo líquido referente ao exercício findo em 31 de dezembro de 1982 foi reduzido aproximadamente em Cr$17.000.

3. DÉBITOS DE CLIENTES

	31 DE DEZEMBRO DE	
	1982	1981
Contas a Receber		
Empresas Siderúrgicas e de Mineração	31.231	10.176
Empresas Petrolíferas	3.650	1.387
Indústrias de Cimento	542	500
Outras Empresas	6.884	2.549
Contas a Receber de Entidades Públicas	142	189
Tráfego Mútuo a Receber	3.739	7.923
Serviços Executados a Terceiros	396	215
Fretes a Receber	753	58
Aluguéis, Arrendamentos e Concessões	108	60
Estadias e Armazenagens a Receber	312	333
SOMA	47.757	23.390
Provisão para Devedores Duvidosos	(106)	(176)
	47.651	23.214

4. OUTROS DIREITOS - CURTO PRAZO

	31 DE DEZEMBRO DE	
	1982	1981
Depósito compulsório no Banco Central Resolução 479/80	9.137	13.085
Valores a Receber	1.146	477
Antecipações Contratuais	9.672	168
Adiantamentos para Despesas	219	145
Créditos pela Venda de Bens	265	135
Títulos a Receber	255	90
Empregados, Inativos e Devedores	43	24
Tributos e Contribuições a Recuperar	24	21
	20.761	14.145

5. OUTROS DIREITOS - LONGO PRAZO

	31 DE DEZEMBRO DE	
	1982	1981
Valores a Receber		
Insuficiência de Subvenção	1.298	1.298
Valores a Receber	180	742
Consórcios Metropolitanos: Recife e Belo Horizonte	6.710	-
Venda de Bens e Serviços-Promitentes Compradores de Imóveis	125	72
Depósitos Especiais e Cauções	7	2
	8.320	2.114

O saldo de Cr$1.298, refere-se a Insuficiência de Subvenção de exercícios anteriores à 1976, que a Rede está pleiteando ser reembolsada em parte pela União Federal, através do seguinte encontro de contas:

Insuficiência de Subvenção	1.298
Contas a Pagar da Rede à União Federal	(592)
Valor a ser absorvido pela Rede como despesa	706

6. INVESTIMENTOS

EMPRESAS CONTROLADAS OU COLIGADAS

	31 DE DEZEMBRO DE	
	1982	1981
Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre S/A TRENSURB	10.122	4.270
Rede Federal de Armazéns Gerais Ferroviários S/A - AGEF	2.499	567
Empresa de Engenharia Ferroviária S/A-ENGEFER	886	265
	13.507	5.102
Investimentos a integralizar (TRENSURB)	(648)	(1.515)
	12.859	3.587

Estas Empresas desenvolvem atividades de apoio às operações da Rede, sendo que a ENGEFER é responsável pelo desenvolvimento de projetos e construções ferroviárias, a AGEF por uma rede de armazéns gerais para apoio de venda de fretes ferroviários e a TRENSURB pelo transporte de passageiros do Grande Porto Alegre.

7. ATIVO IMOBILIZADO

	31 DE DEZEMBRO DE 1982	1981
Via Permanente, Edifícios e Instalações	1.937.108	948.856
Equiptºs. dos Transportes Ferroviários	516.950	216.198
Outros Equiptºs. dos Transportes	3.067	1.373
Equiptºs., Máquinas e Ferramentas	27.188	13.142
Outras Imobilizações Tangíveis	24.099	11.340
	2.508.412	1.190.909
(-) Depreciação Acumulada	(106.043)	(33.600)
	2.402.369	1.157.309
Imobilizações em Andamento	586.744	307.273
Imobilizações Intangíveis	26	-
	2.989.139	1.464.582

8. EMPRÉSTIMOS

DISCRIMINAÇÃO	VENCIMENTO	1982		1981	
		CIRCULANTE	LONGO PRAZO	CIRCULANTE	LONGO PRAZO
DE AGENTES NO PAÍS					
BANCO DO BRASIL S/A	1993	9.508	150.647	-	79.085
B N D E S	1995	31.737	327.660	1.100	159.489
CAIXA ECONOMICA FEDERAL	1993	7.361	106.310	1.778	52.808
*FINANCIADORA DE ESTUDOS E PROJETOS	1986	13	-	35	2
PETRÓLEO BRASILEIRO S/A	1986	791	1.352	446	358
SOMA		49.410	585.969	3.359	291.742
DE AGENTES NO EXTERIOR					
BANCO DO BRASIL S/A	1990	2.420	6.292	1.228	4.290
KREDITANSTALT FÜR WIEDERAUFBAU	1990	960	4.982	509	3.005
THE FIRST NATIONAL BANK OF BOSTON	1984	369	311	201	314
BANQUE DE L'UNION EUROPEENE	1992	1.465	11.756	664	5.437
BANCO EXTERIOR DE ESPAÑA	1991	1.733	10.751	892	6.197
BANK OF MONTREAL	1984	453	421	238	426
CITICORP INTERNATIONAL BANK LTD.	1982	-	-	1.785	-
EXPORT IMPORT BANK OF THE UNITED STATES	1989	2.632	8.085	1.560	4.667
GANZ MAVAG LOC.CAR.MAN.MEC.ENGINEERS	1983	204	-	61	-
INTERNATIONAL BANK FOR REC.AND.DEVELOPMENT	1999	2.370	45.439	1.129	23.521
LLOYDS BANK INTERNATIONAL LTD.	1990	2.080	14.578	977	7.038
MARUBENI CORPORATION	1988	462	1.748	256	1.158
MATERIAL Y CONSTRUCCIONES S/A	1990	1.209	8.380	599	4.674
MACANOEXPORTIMPORT	1983	1.301	-	1.333	641
MITSUI & CO.LTD.	1994	720	3.266	237	1.180
N.M.ROTHSCHILD AND. SONS LTD.	1991	2.579	10.795	1.154	4.768
OSTERREICHISCHE LANDERBANK AKTIENGESELLSCHAFT	1983	46	-	46	23
PANDROL LIMITED	1983	57	-	55	32
RUDNAP EXPORT IMPORT	1984	1.859	420	1.470	1.130
THE BANK OF TOKYO TRUST COMPANY	1990	1.593	31.514	288	13.426
THE CHASE MANHATTAN BANK	1990	672	19.160	676	9.970
PLASSER & THEURER	1991	285	2.272	144	763
THE SANWA BANK LTD.	1989	1.752	6.671	980	3.958
EURO-LATINAMERICAN BANK LTD.	1990	399	3.790	-	-
NATIONAL BANK OF CANADÁ	1990	924	21.971	-	-
THE FUJI BANK LIMITED	1990	174	6.317	-	-
SOMA		28.718	218.919	16.482	96.618
TOTAL		78.128	804.888	19.841	388.360

*HAVERÁ LIBERAÇÃO (SAQUE) NO EXERCÍCIO/1983.

Os empréstimos de Agentes no País, incluem 222.758 (em 1981 : 100.558) correspondentes a repasses em moeda estrangeira.

Sobre os contratos acima, vencem juros e outros encargos, às taxas usuais do mercado financeiro.

Os empréstimos, em geral, são garantidos por Aval do Govêrno da União, não gravando por alienação fiduciária ou hipoteca os bens da Rede.

9. CREDORES POR DEPÓSITOS, CAUÇÕES E SERVIÇOS

	31 DE DEZEMBRO DE 1982	1981
Valores a Pagar	4.786	5.001
Tráfego Mútuo a Pagar	1.439	3.284
Credores por Depósitos e Cauções	1.134	681
Impostos, Taxas e Contribuições Diversas	206	118
Créditos não Reclamados	102	104
Credores por Empréstimos	1	15
	7.668	9.203

Valores a Pagar incluem, principalmente, o montante de Cr$1.823, (em 1981: Cr$1.145,) referentes a Contas a Pagar à REFER. (NOTA 16)

10. PROVISÕES DIVERSAS

	31 DE DEZEMBRO DE 1982	1981
Provisão para Férias - DL 1730/79	12.926	6.193
Provisão para Questões Trabalhistas	3.652	3.661
Encargos c/Desembaraço de Material Importado	838	156
	17.416	10.010

11. OUTRAS OBRIGAÇÕES

	31 DE DEZEMBRO DE	
	1982	1981
Impostos, Taxas e Contribuições Diversas	527	512
Recursos para Educação e Assistência	400	176
Créditos não Reclamados	45	50
Conjunto Residencial de Engenho de Dentro	48	36
Empresas Controladas ou Coligadas	285	9
Valores Pendentes de Regularização:		
Pagamento da Dívida Externa (Banco do Brasil)	25.031	25.022
Convênio RFFSA - PORTOBRÁS	1.131	1.131
Tesouro Nacional - Dívida Encampada	592	592
Tesouro Nacional - Crédito 810 - Eximbank	44	44
Convênio RFFSA-Est. de São Paulo (CONDEPHAAT)	-	4
Convênio RFFSA - CVRD (SR.4)	2	2
Convênio RFFSA-FEPASA - Compra de 40 TUE'S	2.429	-
	30.534	27.578

12. CAPITAL

O Capital Social, totalmente integralizado, compõe-se de ações nominativas, sem valor nominal, assim distribuídas:

ACIONISTAS	QUANTIDADE DE AÇÕES	
	1982	1981
AÇÕES ORDINÁRIAS		
União Federal	154.204.793.458	144.814.051.032
AÇÕES PREFERENCIAIS		
Estados	1.538.673.803	1.538.673.803
Municípios	384.643.505	384.643.505
	1.923.317.308	1.923.317.308
TOTAL	156.128.110.766	146.737.368.340

A União Federal será sempre titular de, no mínimo, 51% das ações representativas do Capital Social, cabendo-lhe a propriedade de todas as ações ordinárias. O Capital Social foi elevado tres vezes no exercício de 1982. Pela AGO de 16.04.82 em razão da correção monetária do capital e pelas AGE'S de 12.07.82 e de 31.12.82, em cumprimento às autorizações dos Decretos 87.176, de 18.05.82 e 87.940, de 20.12.82, respectivamente.

13. RECEITAS LÍQUIDAS DOS SERVIÇOS

As Receitas Líquidas dos Serviços referentes ao exercício findo em 31 de dezembro de 1982 incluem Cr$139.916 de receita faturada (1981:Cr$67.636) e Cr$69.801 (1981: Cr$33.453) correspondentes aos serviços ferroviários ressarcidos pela União (Nota 1-e). Outrossim, no referido exercício, a União supriu a Rede com Cr$14.986 (1981: Cr$16.647).

14. DESPESAS GERAIS E ADMINISTRATIVAS

	31 DE DEZEMBRO DE	
	1982	1981
Provisão de Férias	6.733	3.890
Provisão Trabalhista	867	3.661
Provisões para Devedores Duvidosos	73	176
Despesas Gerais e Administrativas	31.656	15.195
	39.329	22.922

15. RESULTADOS INFLACIONÁRIOS

Entende-se como resultados inflacionários os efeitos relativos entre a correção monetária do balanço e a correção monetária e cambial dos empréstimos tomados pela Empresa.

16. FUNDAÇÃO REDE FERROVIÁRIA DE SEGURIDADE SOCIAL-REFER

A Rede é patrocinadora e garantidora das operações da REFER, entidade de previdência privada, sem fins lucrativos, com patrimônio próprio, autonomia administrativa e financeira, cujo objetivo principal é a suplementação de benefícios previdenciários aos participantes.

17. EVENTOS SUBSEQÜENTES

Em 18 de fevereiro de 1983 o Banco Central do Brasil determinou uma desvalorização de 30 porcento do cruzeiro em relação ao dolar norte americano. Essa desvalorização, somada àquelas efetuadas a partir de 1º de janeiro de 1983, atingiu o montante acumulado de aproximadamente 50 pontos percentuais até a data de apresentação destas demonstrações financeiras.

Conseqüentemente, o patrimônio líquido da Rede sofreu, desde 31 de dezembro de 1982, uma redução estimada em aproximadamente Cr$255.000, correspondente à atualização monetária dos empréstimos em moeda estrangeira.

PARECER DO CONSELHO FISCAL

Os membros efetivos do Conselho Fiscal da REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S/A, no desempenho de suas atribuições legais e estatutárias, examinaram as Demonstrações Financeiras da Sociedade, referentes ao exercício findo em 31 de dezembro de 1982 e, considerando os demais elementos oferecidos pela Empresa, bem como o Relatório do Assessor Contábil deste Conselho, são de parecer que o Relatório da Administração e as Demonstrações Financeiras relativas ao exercício de 1982, refletem a posição econômico-financeira da Empresa, estando, assim, em condições de serem submetidas à apreciação da Assembléia Geral Ordinária de Acionistas.

Rio de Janeiro, 16 de março de 1983.

Espartaco Marques Gaspar
Presidente
CPF 058.282.957-72

Ayrton Andrade Felizola
Conselheiro
CPF 032.027.717-87

Paulo César Cuntin Filho
Conselheiro
CPF 001.969.401/68

Coopers &Lybrand

Caixa Postal, 649
Rio de Janeiro - RJ
CEP 20040

Av. Rio Branco, 110 - 23.º andar
Rio de Janeiro - RJ
CEP 20040

Telefone 224-6272
End. Teleg. Colybrand Rio de Janeiro
Telex 021-32085 COLY BR

PARECER DOS AUDITORES

Ilmos. Srs.
Diretores da
Rede Ferroviária Federal S.A.
Rio de Janeiro - RJ

Examinamos os balanços patrimoniais da Rede Ferroviária Federal S.A., levantados em 31 de dezembro de 1982 e 1981 e as respectivas demonstrações dos resultados, dos prejuízos acumulados, das mutações patrimoniais e das origens e aplicações de recursos correspondentes aos exercícios findos naquelas datas. Nossos exames foram efetuados de acordo com as normas de auditoria geralmente aceitas e, consequentemente, incluiram as provas nos registros contábeis e outros procedimentos de auditoria que julgamos necessários nas circunstâncias.

Em nossa opinião, as demonstrações financeiras acima referidas representam, adequadamente, a posição patrimonial e financeira da Rede Ferroviária Federal S.A., em 31 de dezembro de 1982 e 1981 e os resultados de suas operações e as origens e aplicações de seus recursos correspondentes aos exercícios findos naquelas datas, de acordo com os princípios de contabilidade geralmente aceitos e instruções emanadas do Ministério dos Transportes, aplicados com uniformidade, exceto quanto à mudança, com a qual concordamos, no método de reconhecimento das variações monetárias, conforme descrito na Nota 2.

Rio de Janeiro, 2 de março de 1983

COOPERS & LYBRAND AUDITORES INDEPENDENTES
CRC SP8599

Roberto Cerqueira de Almeida
Diretor
Contador CRC SP69770 SRJ

C&L

RESOLUÇÃO DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

O Conselho de Administração da Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima em reunião realizada em 21 de março de 1983, usando das atribuições que lhe confere o artigo 23 do Estatuto Social, aprovado pela Assembléia Geral Extraordinária de 14 de fevereiro de 1978 e homologado pela Portaria Ministerial nº 299, de 2 de maio de 1978

R E S O L V E :

Manifestar-se pela aprovação do Relatório da Administração e Demonstrações Financeiras da Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima, relativos ao exercício de 1982.

CARLOS ALOYSIO WEBER
Presidente

BIBLIOTECA DO MINISTÉRIO DA FAZENDA

373-83

385.0981
R382

Relatório. 1982
AUTOR

Rede Ferroviária Federal.SA
TÍTULO

Este livro deve ser devolvido na última data carimbada

373-83

385.0981
R382

Relatório -1982 -
Rede Ferroviária Federal S.A.

MCD

BOLSO DE LIVROS – DMF. 1.369

IMPRESSO NA RFFSA/MGRF
DPL/03-1500-04/1983